

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DU
PRIX DE TRANSPORT
PAR
CHEMINS DE FER
(Etude Economique et Théorique)

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mardi 4 juin 1907, à 2 h. 1/2,

PAR
J. VARRET

DIPLOMÉ DE L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES

Président: M. CAUWÈS.
Suffragants: { MM. SOUCHON.
WAHL.

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1907

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DU
PRIX DE TRANSPORT
PAR
CHEMINS DE FER
(Etude Economique et Théorique)

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le mardi 4 juin 1907, à 2 h. 1/2,

PAR

J. VARRET

DIPLOMÉ DE L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES

Président: M. CAUWÈS.

Suffragants : { MM. SOUCHON.
WAHL.

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1907



DU PRIX DE TRANSPORT

PAR CHEMINS DE FER

INTRODUCTION

Les tarifs de chemins de fer ne sont soumis à la concurrence que d'une manière locale et temporaire, si bien qu'ils échappent presque complètement à l'action régulatrice de la loi de l'offre et de la demande. Cette étude sera donc l'exposé d'une anomalie remarquable de notre régime économique individualiste, anomalie des plus importantes, puisque le coût des transports est l'un des facteurs essentiels de la répartition des richesses sur le sol national.

On peut concevoir deux moyens opposés de remédier à l'insuffisance de la concurrence. Ou bien, on laisse en principe toute liberté aux individus pour créer et exploiter les voies ferrées à leur gré, quitte à réprimer les abus reconnus par des mesures réglementaires préventives, et c'est le système des compagnies. Ou bien, on supprime totalement la concurrence que l'on remplace, au-

tant que les nécessités financières le permettent, par des principes théoriques d'exploitation, et c'est le monopole d'Etat.

Ces deux moyens se traduisent en pratique par deux modes opposés de tarification. Les compagnies cherchent à obtenir la plus grande recette nette ; elles établissent leurs tarifs d'après la valeur commerciale du service qu'elles rendent aux expéditeurs ; leur tarification est basée sur la valeur du transport. L'Etat, au contraire, ne considère un transport que comme une opération intermédiaire entre la production et la consommation des richesses ; le lucre n'est pas son but ; ses tarifs sont établis d'après ce que lui coûte l'opération de transport, d'après le prix de revient. Ces deux modes de tarification sont dénommés tarification privée et tarification publique, ou encore tarification à la valeur et tarification au prix de revient.

Nous examinerons successivement dans les pages suivantes : — les caractéristiques des prix de transport par chemins de fer — les principes de la tarification privée — les principes de la tarification d'Etat.

Les particularités des tarifs de chemins de fer proviennent de trois causes principales : l'insuffisance de la concurrence, l'importance des capitaux fixes engagés dans cette industrie, et l'intervention des pouvoirs publics. Ces trois causes modifient profondément le jeu de la loi de l'offre et de la demande.

La tarification à la valeur correspond bien au système

d'exploitation par des compagnies libres, mais elle ne donne pas les mêmes résultats que ceux qui découlent de la concurrence là où elle s'exerce dans sa plénitude.

La tarification au prix de revient n'est au contraire que l'expression financière d'une exploitation d'Etat. Elle repose, en effet, comme la précédente, sur une idée commerciale de valeur : la valeur d'un transport et son prix de revient sont un maximum et un minimum que la taxe ne peut dépasser d'une façon durable pour être rémunératrice.

Mais, si l'Etat doit considérer les chemins de fer comme l'outillage d'un service public et non comme une industrie, le but à atteindre n'est plus un rendement de *valeur*, mais un rendement *d'utilité*. Nous montrerons à quelles difficultés théoriques se heurte cette conception d'une tarification utilitaire.

PREMIÈRE PARTIE

LES TARIFS ET LEURS PRINCIPES

On appelle *taxe* la somme perçue des voyageurs ou des expéditeurs à l'occasion d'un transport ; et *tarifs*, des recueils contenant un ensemble de taxes.

Parfois, la *taxe* est exprimée directement en monnaie ; le plus souvent, il est nécessaire de la calculer au moyen de barèmes et de classifications. Le nombre des taxes est, en effet, trop considérable pour permettre d'établir une nomenclature de tous les prix de transport, puisqu'il faut un prix pour chaque nature de transport, pour chaque lieu d'expédition et chaque lieu de destination. Une telle énumération risquerait d'être un chaos ; elle ne permettrait que difficilement de comparer les divers prix entre eux et de juger de leur équité, ce qui est absolument nécessaire pour pouvoir contrôler l'exploitation du monopole des chemins de fer.

On voit immédiatement qu'une étude des tarifs de chemins de fer comprend deux parties : l'étude de la *taxe*, considérée isolément, et celle des principes de taxation

d'après lesquels sont établis les barèmes et les tableaux de classification.

C'est par le choix de ces principes généraux de taxation que se différencient les tarifications de l'Etat et des compagnies privées.

Au point de vue commercial, la fixation d'une taxe ne peut se faire arbitrairement. Des lois économiques fixent des limites aux prix de transport : une taxe trop élevée écarte toute demande de transport, une perception trop faible n'est pas rémunératrice pour le transporteur.

La variation du taux de la taxe réagit à son tour sur le trafic, la recette brute et les bénéfices.

L'examen du mécanisme de ces prix, déjà compliqué, est rendu plus difficile encore par ce fait, qu'il s'agit de prix de monopole, et que la loi de l'offre et de la demande ne peut s'y appliquer dans ses conditions normales.

Les principes de tarification doivent être tels que la majorité des taxes puissent s'y conformer, commercialement aussi bien que théoriquement. Mais, bien qu'il y ait en général un écart assez grand entre le maximum et le minimum économique de la taxe, ce qui lui donne un peu de souplesse, il est évident, *a priori*, qu'il sera impossible de faire rentrer autant de prix différents dans une classification rigide. C'est ce qui explique pourquoi l'on rencontre à côté des tarifs généraux de nombreux tarifs spéciaux, dont la création est imposée dans la pratique par l'existence de courants de transports et de centres importants de production ou de consommation d'un pro-

duit particulier. Les tarifs généraux sont, il est vrai, plus satisfaisants pour l'esprit, mais les tarifs spéciaux correspondent mieux à la réalité des faits.

Nous sommes ainsi conduit à examiner successivement :

- 1° Les lois économiques de la taxe ;
 - 2° La répercussion du taux de la taxe sur le trafic ;
 - 3° Les tarifs généraux et leurs principes ;
 - 4° Les tarifs spéciaux et leurs causes.
-

CHAPITRE PREMIER

LOIS ÉCONOMIQUES DE LA TAXE

- § 1. Les conditions de la concurrence et leurs conséquences. —
§ 2. L'importance des capitaux fixes et le prix de revient partiel. — § 3. La réaction des tarifs sur la vie sociale et la réglementation des prix par voie d'autorité.
-

§ 1. — Les conditions de la concurrence et leurs conséquences.

Notre régime actuel de production et de consommation des richesses est basé, en principe, sur l'échange librement consenti des services et des produits ; les prix résultent d'un débat entre producteurs et consommateurs. Comme on le sait, les conséquences principales de ce système sont les suivantes, pour les produits de large consommation pleinement soumis à la concurrence :

1° Les prix de vente des marchandises tendent à se rapprocher du coût de production augmenté d'un bénéfice normal. En effet, un écart trop considérable entre le prix de revient et le prix de vente attirerait de nouveaux producteurs par l'attrait d'une forte rémunération, et l'augmentation de la production en résultant, le prix des

marchandises baisserait. Inversement, un bénéfice trop minime réduirait le nombre des concurrents, et diminuerait la quantité des objets produits. Prix de revient et prix de vente sont donc en quelque sorte fonction l'un de l'autre ; ainsi s'établissent les prix normaux, c'est-à-dire une rémunération juste et pondérée des services rendus à la collectivité ;

2° Les prix tendent à s'unifier. D'un lieu à un autre, ils ne peuvent présenter d'une façon durable que la différence nécessaire pour couvrir les frais de transport, puisque la liberté commerciale permet le déplacement des marchandises. Ils sont les mêmes pour tous, à un instant donné, sur un même marché. Quant à leurs variations, elles résultent des modifications des prix de revient et non pas du désir plus ou moins grand qu'éprouve tel ou tel acheteur considéré isolément ; ce sont des prix moyens, en quelque sorte anonymes. Le problème de l'égalité des prix pour tous se trouve donc ainsi résolu tout naturellement par la multiplicité des offres et des demandes ;

3° La variation des prix, sous l'influence de la demande librement exprimée, est un indice des besoins de la consommation ; si quelques-uns s'élèvent, ils témoignent d'un besoin plus grand du groupe économique ; s'ils s'abaissent, ils indiquent que la collectivité a d'autres désirs plus pressants à satisfaire. La variabilité possible des prix entraîne l'augmentation ou la réduction du nom-

bre des produits, et provoque par suite une répartition des efforts individuels conforme aux intérêts généraux.

En résumé, un régime économique de pleine liberté commerciale et de concurrence assure, en théorie du moins, l'équité des profits, l'égalité des prix et une utilisation des forces disponibles adéquate aux besoins de la collectivité. « C'est la concurrence qui met un prix juste aux marchandises, et qui établit les vrais rapports entre elles (1). »

Il en est tout autrement en matière de tarifs de chemins de fer, puisque la concurrence ne s'exerce sur les prix de transport que d'une façon locale et temporaire.

Tout d'abord, elle ne pourrait avoir lieu sur une même ligne, car l'unité de direction technique nécessaire à la sécurité des transports ne permet pas de laisser libre l'exploitation de la voie, comme cela a lieu, par exemple, pour les canaux. Il ne peut donc y avoir qu'un exploitant par ligne de chemins de fer.

D'autre part, l'énormité des capitaux employés à la construction et à l'exploitation des voies, ainsi que leur immobilisation, s'opposent à la création de lignes parallèles nombreuses. Or, là où l'entente est possible, la concurrence disparaît.

Elle pourrait encore subsister aux points de jonction (2)

(1) Montesquieu, *Esprit des lois*, livre XX, chap. 9, p. 276. (Edition Didot, 1 vol. in-12).

(2) Sur la concurrence aux points de jonction, voir Ulrich, *Traité général des tarifs des chemins de fer*, 1 vol. in-8°, Paris, Baudry, 1890, p. 8.

de lignes ou de réseaux appartenant à des compagnies différentes ; mais, ici encore, même dans les pays de grande liberté commerciale, des contrats s'établissent entre les diverses compagnies exploitantes, pour remplacer une lutte onéreuse par des alliances, des partages de trafic ou de bénéfices : les Etats-Unis nous en donnent en ce moment la preuve.

Il reste, il est vrai, la concurrence des autres moyens de communication, routes, mers et canaux : elle se fera sentir dans la banlieue des grandes villes, le long des fleuves et pour le transit à destination d'outre-mer. Mais il s'agit là d'une concurrence locale qui aura pour effet d'abaisser certains prix, sur des parcours déterminés, et non sur toutes les lignes de chemins de fer. De plus, la vitesse bien supérieure des chemins de fer permet souvent de considérer les autres modes de transport, en particulier pour le service des voyageurs, des denrées et des marchandises de haut prix, comme de simples succédanés.

Il en résulte que les prix sont généralement fixés par le transporteur, au mieux de ses intérêts, avec toute l'indépendance que donne la possession d'un monopole.

Les conditions elles-mêmes dans lesquelles s'exerce la concurrence sont exceptionnelles. Pour que les prix des marchandises ou des services rendus subissent l'action régulatrice de la loi de l'offre et de la demande, il est nécessaire que certaines conditions se trouvent réalisées, dont les principales sont les suivantes :

Il faut que les marchandises de nature identique soient l'objet de transactions fréquentes et suivies, sinon il s'établit autant de prix différents qu'il y a de qualités d'objets, et la stagnation du marché ne permet pas l'établissement d'un prix courant. — Or, les tarifs de chemins de fer sont une collection de prix différents s'appliquant à des services nullement identiques ; les marchandises à transporter n'ont ni le même poids, ni la même nature, ni la même valeur ; elles sont expédiées dans des conditions différentes de vitesse, de responsabilité, de confort ; elles ne circulent pas sur des parcours de même longueur, et c'est même là l'une des principales difficultés de la tarification que de trouver, pour les multiples transports à effectuer, quels sont les éléments communs de taxation, et quels sont les principes de différenciation des taxes. En outre, comme les lieux d'expédition et de destination varient également, on pourrait presque affirmer que les transports effectués dans des conditions semblables sont assez rares.

En second lieu, il faut que la concurrence s'exerce pleinement entre les vendeurs et les acheteurs, ce qui suppose la publicité des contrats et la variabilité constante des prix. — En matière de chemins de fer, la variabilité continuelle des taxes présenterait les inconvénients les plus graves pour les transactions commerciales, car les producteurs ont besoin de prévoir les divers éléments qui entrent dans la composition de leur prix de revient,

et le prix de transport est l'un des éléments importants du prix de vente des marchandises.

Enfin, les transactions doivent se conclure en toute liberté. — Dans le cas des tarifs, au contraire, indépendamment du monopole de l'exploitation qui vicie les conditions de l'offre, la répercussion des prix de transport sur la vie sociale est si forte que tous les gouvernements ont dû prendre des mesures non seulement pour éviter les tarifs de faveur, mais encore pour assurer le service des transports dans des régions non volontairement desservies par des compagnies.

C'est pourquoi, si la construction et l'exploitation des voies ferrées demeurent libres, constate-t-on les faits suivants :

1° Le prix de revient n'est plus le régulateur du prix des services rendus : tant qu'une compagnie conserve son monopole, ses tarifs sont surélevés ; si elle a des concurrentes, on assiste à des guerres de tarifs absolument contraires à la stabilité des taxes et à la sécurité des relations commerciales. Les profits ne sont plus équitables. Enfin, le système de tarification ne sera pas basé sur le prix de revient, mais sur la valeur des transports : on fait payer à la marchandise tout ce qu'elle peut payer ;

2° L'égalité des prix n'existe plus ; ils sont surélevés ou surabaissés, localement, suivant qu'il existe ou non plusieurs lignes concurrentes ; ils varient non seulement de lieu à lieu, mais encore d'époque à époque ;

3° Enfin, les prix de transport étant faussés par le

monopole des exploitants, la concurrence ne pourra plus jouer son rôle de régulateur entre les besoins de la consommation et l'intensité de la production. En s'opposant à la création de lignes nouvelles, les sociétés restreignent l'offre des transports ; en élevant ou abaissant artificiellement les tarifs, elles provoquent ou éloignent les demandes de transports. Le même fait se produit d'ailleurs lorsque l'Etat impose aux compagnies privées la construction de voies peu rémunératrices, ou lorsqu'il en modifie les conditions de rendement par des subventions en travaux ou des garanties d'intérêts.

Le maintien artificiel de lignes de chemins de fer ou la fixation autoritaire des taxes ne permet plus de reconnaître si le service des transports par voies ferrées se développe proportionnellement aux efforts disponibles du pays. La variabilité des prix et des profits ne servant plus de mesure à l'utilité des chemins de fer, à quels signes pourra-t-on reconnaître si les capitaux et revenus publics dépensés pour le développement des moyens de communication sont employés plus favorablement ici qu'ailleurs ? (1)

En raison de leur mode exceptionnel de formation, les prix de transport par chemins de fer présentent déjà un

(1) « Le prix d'établissement des chemins de fer et des tramways français, non compris les lignes établies dans les colonies, dépasse, en effet, 19 milliards, dépensés dans une période d'environ 65 ans, et représente peut-être 15 à 20 % de l'épargne nationale utilement employée dans cette période ».

Colson, *Législation des chemins de fer*, p. 2.

triple problème à résoudre, au point de vue de l'équité des tarifs, au point de vue de leur égalité et de leur stabilité, au point de vue de leur réaction sur l'utilisation des voies ferrées.

§ 2.— Conséquences de l'importance des capitaux immobilisés dans l'industrie des chemins de fer. Prix de la tonne kilométrique. Prix de revient partiel. Prix de la tonne en sus.

On appelle prix de revient moyen, ou prix de la tonne kilométrique, ce que coûte le transport d'une marchandise non dénommée à un kilomètre. On l'obtient en divisant le total des dépenses par le nombre de tonnes transportées et le nombre des kilomètres parcourus. Par exemple, si le transport de 500 tonnes à 200 kilomètres coûte 2.000 fr., le prix de revient de la tonne kilométrique est de 0 fr. 02. On calcule d'une façon analogue le prix de revient du voyageur-kilométrique.

Pour être rémunérateur, le prix de revient moyen doit couvrir deux sortes de frais : en premier lieu, les dépenses d'établissement, c'est-à-dire l'intérêt et l'amortissement du capital employé à l'acquisition des terrains, à la construction de l'infrastructure de la voie, de la superstructure et des travaux d'art ; en second lieu, les dépenses d'exploitation, c'est-à-dire les frais d'administration et de personnel, les frais d'entretien, de réfection ou de renouvellement de la voie, et enfin ceux d'approvisionnements divers et de matériel (1).

(1) Cf. Picard, *Traité des chemins de fer*, tome III, chap. 12.

Parmi ces dépenses, les unes sont variables avec le nombre de tonnes transportées ; les autres demeurent à peu près fixes malgré les variations du trafic. — Sont indépendantes du trafic, les dépenses d'établissement. D'autre part, parmi les dépenses d'exploitation, quelques-unes ne croissent pas en proportion du nombre des tonnes transportées, tels les frais provenant de l'usure des bâtiments, du personnel, etc., si bien que l'on a pu évaluer à 75 % la quotité des dépenses indépendantes du trafic (1).

Cette portion du prix de revient occasionnée par le transport proprement dit, est ce que l'on appelle le prix de revient partiel (2).

Cette distinction technique n'est en somme qu'une application de la division classique des capitaux en capitaux fixes et capitaux circulants. Le prix de la tonne kilométrique doit couvrir les charges occasionnées par les deux sortes de capitaux ; le prix de revient partiel rémunère seulement les capitaux circulants dépensés.

Cette division ne présente pas grand intérêt lorsque le commerçant ne vend qu'un seul produit, à prix fixe, car

(1) F. Ulrich, *Traité général des tarifs de chemins de fer*, op. cit., page 38. Cette évaluation ne peut être évidemment que très approximative ; Nördling dans ses études sur les chemins de fer autrichiens donne comme proportion des frais variables une fraction bien moins forte qu'Ulrich, 52,8 %.

(2) La théorie du prix de revient partiel a été développée par M. Colson, dans son *Cours d'Economie Politique*, tome I, pages 163 et suivantes, 185 et suivantes.

alors il doit répartir uniformément ses frais sur chacun des objets vendus. Au contraire, s'il offre au public différents produits, il lui est loisible de faire peser davantage sur certains d'entre eux dont la vente est avantageuse une partie plus considérable de ses frais généraux, pour diminuer d'autant le prix de vente des marchandises concurrencées.

Le producteur qui jouit d'un monopole localisé dans certaines régions, comme les compagnies de chemins de fer, sera par suite conduit à exonérer certains transports de la portion des frais qu'ils devraient subir, quitte à les faire supporter par les régions n'ayant pas d'autres moyens de communication à leur disposition.

L'existence d'un prix de revient partiel a donc une grande importance pour la détermination du taux des tarifs des lignes de chemins de fer exploitées par des compagnies privées. C'est une des causes de l'inégalité des taxes.

Il est nécessaire de remarquer que le prix moyen de la tonne kilométrique diminue au fur et à mesure que croît le nombre des tonnes transportées, puisque les frais fixes de transport atteignent 75 % des frais totaux de transport. C'est pourquoi le transporteur a intérêt à augmenter le trafic même avec une rémunération faible, afin de répartir ses dépenses fixes sur un plus grand nombre de transports.

C'est ce phénomène que l'on désigne sous le nom de loi du trafic ou loi de l'utilisation des masses.

M. Ulrich commente ainsi cette loi :

« Les frais fixes donnent donc lieu à une fraction de
« taxe variable, c'est-à-dire à un taux plus ou moins
« élevé pour chaque opération suivant l'intensité du tra-
« fic ; et, inversement, les frais variables croissant avec
« chaque unité de trafic, donnent lieu à une fraction de
« taxe fixe, représentant une dépense toujours la même
« pour chaque opération. Mais, comme, ainsi que nous
« l'avons dit, la fraction variable de la taxe ou, autre-
« ment dit, les frais fixes représentent environ 75 % du
« prix de revient, et que la fraction fixe de la taxe ou les
« frais variables ne représentent que 25 % environ, c'est
« la première qui l'emporte, et il en résulte que le prix
« de revient de l'opération de transport prise isolément
« diminue avec l'accroissement du nombre des opéra-
« tions de transport, ou que, suivant une autre expres-
« sion employée, les frais du trafic sont en raison inverse
« de l'intensité du trafic (1) ».

Certains économistes définissent le prix de revient de transport par le prix de revient partiel, en raison sans doute de la répercussion profonde de ce prix sur la formation de la tarification privée.

La théorie du prix de revient, outre l'analyse du prix moyen et du prix partiel, comprend celui du prix individuel de transport, ou prix de la *tonne en sus*, que M. Colson définit ainsi : « Le transport d'une tonne de marchan-

(1) Ulrich, *op. cit.*, page 39.

disc envisagé isolément, comme venant s'ajouter à un courant de transports préexistants (1). » Le prix de la tonne en sus est beaucoup plus difficile à déterminer que celui de la tonne kilométrique, puisqu'il varie avec chaque espèce.

Il peut tomber à presque rien, par exemple, si des trains circulent à vide, le transporteur peut avoir avantage à attirer les marchandises sur ses rails par des tarifs extrêmement réduits. Ce cas se présente pour les lignes à faible trafic, si le transporteur est astreint par les actes de sa concession à faire circuler un certain nombre de trains journaliers dans chaque sens. On peut rencontrer la même particularité aux abords des grandes villes consommant plus de produits bruts qu'elles ne réexpédient de produits manufacturés, ou encore à certaines époques de l'année pendant lesquelles il y a chômage de transports. Il est alors préférable de transporter n'importe quoi à des prix minimes que de ne rien transporter du tout. C'est ainsi que l'on voit circuler des convois entiers de déchets, détritrus ou ordures.

Parfois, au contraire, l'apport d'une tonne en sus est la source de dépenses notables ; elle peut amener l'adjonction d'un wagon, la création d'un nouveau train ; et, si les trains sont déjà surchargés et la voie encombrée, l'augmentation du trafic peut nécessiter le travail de nuit, la création de voies de garage, le doublement des

(1) Colson, *Transports et tarifs*, op. cit., page 45.

voies. « Mais, écrit M. Colson, lors même qu'on augmente le nombre des trains, l'augmentation de la dépense est loin d'être proportionnelle à celle du trafic, car il y a dans les frais du service des gares, dans la surveillance de la voie, dans la manœuvre des signaux, une partie constante et indépendante du tonnage transporté; le coût d'une tonne en sus est donc loin d'être égal au quotient obtenu en divisant les frais d'exploitation par le tonnage total ».

Le même auteur évalue ainsi la dépense de mise en marche d'un train nouveau :

« Ainsi, toute modification de service ou de tarif qui
« produit une recette supplémentaire dépassant ce chiffre de 1 fr. 50 à 3 fr. par kilomètre de train nouveau
« à mettre en marche est en général une opération avantageuse. Pour un train qui ne contient, en moyenne,
« que 50 unités de trafic, sur un parcours total aller et retour, cette dépense représente 0 fr. 02 à 0 fr. 04 cent.
« par unité kilométrique. Mais, si la charge atteint 300
« ou 500 unités, sans retour à vide, il peut suffire, pour
« couvrir les frais, de faire une recette d'un demi ou d'un tiers de centime par tonne ou voyageur kilométrique » (1).

Cette analyse permet de tirer les deux conséquences suivantes : l'existence d'un prix de revient partiel, très différent du prix de revient moyen, permet d'accroître

(1) Colson, *Transports et tarifs*, op. cit., page 285.

l'inégalité des taxes, lorsque la tarification est basée sur la valeur du transport. — Le prix de la tonne en sus étant essentiellement variable avec chaque cas particulier, une tarification basée sur le prix de revient ne peut permettre l'établissement des tarifs que d'après des prix de revient moyens, établis pour un ensemble de transports.

§ 3. — **Réaction des tarifs sur la vie nationale. Intervention corrélatrice de l'Etat. Rachat ; réglementation.**

« L'exploitation des chemins de fer, c'est l'instrument
« de la répartition des richesses dans un pays. Les che-
« mins de fer peuvent apporter ici la fortune, mais en
« revanche, ils peuvent entourer certains centres indus-
« triels d'un cordon de cherté ; ils peuvent isoler par
« exemple tel établissement métallurgique des houilles
« dont il a besoin, tel établissement industriel de ses ma-
« tières premières. Ils peuvent le priver de ses trans-
« ports, et causer ainsi dans le pays des révolutions géo-
« graphiques aussi désastreuses que pourrait l'être un
« tremblement de terre » (Discours de M. Allain-Targé) (1).

Il est facile de se rendre compte de la répercussion des tarifs sur la vie commerciale d'un peuple :

En ce qui concerne les relations internationales, si les tarifs d'entrée et de sortie des marchandises par voie

(1) *Journal Officiel* du 14 mars 1877, page 1880.

ferrée ne sont pas identiques, ces tarifs agiront, par leur inégalité, à la façon des tarifs de douane. On a souvent protesté contre l'assimilation des tarifs de douane et des tarifs de chemins de fer ; les premiers ont un but politique ou fiscal, les seconds sont la rémunération d'un service rendu. Cette remarque est vraie, mais tous deux influent également sur les conditions de vente des marchandises ; leur effet économique est le même.

Il est bon de remarquer que la maîtrise des tarifs pour un Etat protectionniste est une arme sérieuse, puisque la réglementation des tarifs de chemins de fer n'est pas soumise aux mêmes formalités ni aux mêmes engagements diplomatiques que les tarifs de douane.

Le taux des tarifs influe fortement sur la prospérité de la marine marchande et sur le développement des ports en conduisant les marchandises d'exportation ou de transit vers telle ou telle frontière côtière. Il est nécessaire de considérer à ce point de vue les lignes maritimes comme le prolongement des voies ferrées.

Enfin, toutes les relations intérieures dépendent plus ou moins de l'exploitation commerciale des chemins de fer qui amènent les matières premières et remportent les produits manufacturés : les modifications de tarifs peuvent ainsi entraîner la création ou le déplacement de courants de transports et de centres de production ainsi que la transformation d'industries.

C'est pour ces raisons économiques, tout aussi bien que pour des causes politiques ou financières que tous

les gouvernements sont intervenus pour réglementer l'exploitation commerciale des chemins de fer, en altérant, de ce fait, le fonctionnement de la loi de l'offre et de la demande.

Les modalités de l'intervention varient, depuis le simple contrôle préventif, jusqu'à la suppression totale de la liberté commerciale, dans le cas d'exploitation par l'Etat.

De plus en plus, les prix de transport par chemins de fer sont réglés par voie d'autorité, au lieu de résulter de libres contrats, soit par suite d'une réglementation au fur et à mesure plus étroite, comme aux Etats-Unis, soit par le rachat des compagnies concessionnaires.

Dans la deuxième partie de son livre sur les systèmes socialistes où il recherche si les Sociétés évoluent vers un régime de production organisée et de communisme autoritaire ou vers un état de libre contrat et d'individualisme, M. Bourguin constate les faits suivants en ce qui concerne les transports par voie ferrée (1) :

« A l'heure actuelle, en dehors de l'Angleterre et des
« Etats-Unis, qui ont gardé un régime de liberté, en
« dehors de la France, qui a établi un contrôle rigou-
« reux pour l'exploitation des compagnies, en dehors de
« la Hollande et de l'Italie (2), qui ont cédé leurs lignes
« à des compagnies fermières, on ne rencontre guère

(1) Maurice Bourguin, *Les systèmes socialistes et l'évolution économique*, Paris, Colin, 1904, 1 vol. in-8°, page 293 et note 1.

(2) L'Italie a repris l'exploitation de ses lignes depuis 1905. La constitution du réseau d'Etat français date de 1878. Le rachat a été également effectué en Suisse.

« l'exploitation par l'industrie privée que dans les Etats
« pauvres, qui sont obligés de remettre à des capitalis-
« tes étrangers la construction de leurs réseaux...

« En Norvège, Serbie et Australie, les chemins de fer
« sont pour la totalité entre les mains de l'Etat ; en Rou-
« manie, ils ont été rachetés en 1885 ; ailleurs, la pro-
« portion du réseau de l'Etat dans l'ensemble entre 1870
« et 1900, s'est élevée de la manière suivante :

Allemagne	46,1 % à 92,6 %
Autriche.	0,2 % à 42,7 %
Hongrie	10,2 % à 44,8 %
Russie.	10,2 % à 50,5 %
Belgique.	30 % à 88,5 %

Dans les pays où le régime simplement réglementaire subsiste, l'intervention de l'Etat, ayant pour but de remplacer l'action régulatrice d'une concurrence insuffisante, portera, ainsi que nous l'avons vu, sur les points suivants : équité des profits ; égalité, stabilité et publicité des tarifs ; utilisation des voies ferrées.

Afin d'éviter la perception de taxes trop élevées par des compagnies à l'abri d'un monopole, l'Etat français a inséré un tarif légal ou tarif maximum dans le titre IV des cahiers des charges des concessions de 1857 (Nord, Orléans, Lyon et Midi), et de 1859 (Est et Ouest). L'article 42 est ainsi conçu :

« Pour indemniser la compagnie des travaux et dépen-
« ses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des

« charges, sous la condition expresse qu'elle en rem-
« plira exactement toutes les obligations, le gouverne-
« ment lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant
« toute la durée de la concession, les droits de péage et
« les prix de transport ci-après déterminés (1). »

Des prescriptions analogues ont été prises dans tous les pays, notamment en Angleterre, en Allemagne, en Russie et en Autriche-Hongrie. Seulement, les taxes maxima ayant été fixées au début des concessions, se sont trouvées beaucoup trop élevées, au bout de quelque temps, et inutiles de ce fait. Le maximum légal a cependant empêché l'élévation des tarifs des voyageurs en France et en Angleterre, car le transport des voyageurs

(1) Suit un tableau des taxes comprenant les maxima de perception :

1^o Par tête et par kilomètre en grande vitesse pour les voyageurs, les enfants et les chiens ; en grande et petite vitesse pour les animaux ;

2^o Par tonne et par kilomètre, en grande vitesse, pour les denrées ; en petite vitesse, pour les marchandises en général qui ont été taxées différemment au moyen d'une répartition en 4 classes, comprenant des prix spéciaux : La première, par importance des prix, concerne les spiritueux, produits chimiques, objets manufacturés, armes, etc. La seconde les céréales, bois, denrées alimentaires, métaux, etc. La troisième, les produits de carrières, moëllons, meulières, argiles, etc. Enfin, la quatrième classe renferme les matériaux de construction, la marne, les cendres, la houille. Cette dernière classe date de 1863 et taxe les produits d'après un barème kilométrique à base décroissante ;

3^o Le tarif des voitures et du matériel roulant transporté en petite vitesse ;

4^o Le service des pompes funèbres et des cercueils en grande vitesse. Certains produits sont en outre taxés annuellement par l'administration au moyen d'un tarif exceptionnel, à l'article 47, ainsi que les frais accessoires, à l'article 51.

est moins soumis à la concurrence, en raison de la vitesse que seuls les chemins de fer peuvent donner.

D'autres procédés légaux ont été également employés pour limiter les bénéfices des compagnies : l'abaissement des tarifs, lorsque les dividendes atteignent un taux de 10 % ou 15 % prévu par la loi prussienne du 3 novembre 1838, article 33 (1). Cette restriction était trop facile à élucider, puisqu'il suffisait d'augmenter le capital action pour diminuer les dividendes. On trouve aussi d'autres dispositions légales édictées dans le même but, telles que le partage des bénéfices avec l'Etat et la défense d'augmenter les tarifs sans l'autorisation gouvernementale.

En ce qui concerne l'égalité des taxes, c'est-à-dire, d'une façon générale, l'obligation pour les compagnies d'appliquer les mêmes tarifs à tous les expéditeurs, quels qu'ils soient, elle est prescrite d'une façon formelle dans presque toutes les législations. En France, cette règle est mentionnée aux alinéas 4, 5 et 6 de l'article 48 du cahier des charges :

« La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

« Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdite.

« Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux

(1) En Angleterre 10 % avec revision possible des tarifs maxima depuis 1845. En Autriche, 15 %, concessions de 1854. Certains Etats des Etats-Unis 10 %.

« traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents » (1).

Le principe de l'égalité entre tous les expéditeurs est encore consacré par l'article 50 du règlement de police de 1901, l'article 40 du cahier des charges qui ordonne le transport des marchandises sans tour de faveur dans l'ordre d'arrivée et d'enregistrement des marchandises et l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, relatif aux contrats des compagnies avec d'autres voituriers.

Un certain nombre de prescriptions légales ont le même but, telles l'obligation pour les compagnies d'accorder aux expéditeurs les réductions consenties sur un parcours déterminé, aux transports effectués par ou pour les gares situées en deçà ou au delà de ce parcours (Clauses dites des stations non dénommées et de soudure); celle d'appliquer aux produits exportés, les mêmes taxes que celles qui sont accordées aux marchandises en transit; les mesures prises contre les tarifs d'importation; les lois américaines contre les ententes, les coalitions et trusts entre compagnies.

Le législateur s'est efforcé de même d'assurer la publicité des tarifs (2) en obligeant les compagnies à affi-

(1) Cf. Etats-Unis, loi du 4 février 1887, articles 2 et 4.

(2) *Publicité des tarifs*, Etats-Unis, loi du 4 février 1887, art. 6.

Stabilité des tarifs : Etats-Unis, loi du 4 février 1877, art. 6 ; Prusse, loi du 4 novembre 1838, art. 26.

cher et à imprimer les tableaux des taxes ; leur stabilité, en interdisant toute modification avant un certain délai.

Enfin, à défaut de la maîtrise des tarifs de chemins de fer, différents Etats ont obligé les compagnies à construire des voies ferrées utiles pour le pays, mais peu rémunératrices, en les indemnisant par des subventions en travaux ou des garanties d'intérêts, plaçant ainsi l'utilité sociale des chemins de fer au-dessus de leur rendement pécuniaire.

On peut citer encore dans ce même ordre d'idées, les mesures prises dans la constitution allemande, et dans la loi française, pour assurer le transport à prix réduit des denrées alimentaires et des matières premières indispensables à l'industrie nationale, en cas de hausse des prix de vente (1).

Cet exposé succinct des dispositions réglementaires les plus importantes édictées pour restreindre la liberté des compagnies montre à quel point la loi de l'offre et de la demande est insuffisante pour assurer l'équité et la régularité dans le service des transports par chemins de fer. Il laisse entière la question de savoir par quels principes commerciaux ou administratifs seront fixés ces prix de transport qui échappent aux lois normales de l'économie politique.

(1) Article 46. Cf. Ulrich, *op. cit.*, p. 187.

En France, en dehors des règles légales et contractuelles que nous avons énumérées et dont le but est de restreindre la liberté des compagnies, aucune taxe nouvelle ne peut être appliquée sans l'homologation du ministre des travaux publics ; c'est un droit de contrôle général, mais ce n'est qu'un droit de *veto*, non un droit d'initiative.

CHAPITRE II

RÉACTION DU TAUX DE LA TAXE SUR LE TRAFIC

§ 1. La taxe : ses éléments, ses limites, ses variations. — § 2. Prix de transport, tonnage et recette brute. — § 3. Prix de transport, prix de revient et recette nette.

Si les prix de transport échappent à la concurrence, ils demeurent cependant soumis à quelques-unes des lois de la fixation des prix ; car, si l'offre est restreinte, la demande reste libre. D'autres facteurs de la détermination des prix, tels que le coût de la production et la valeur du service rendu, suffiront pour maintenir ces prix dans des limites déterminées et pour réduire quelque peu l'arbitraire de la tarification. Ces lois économiques s'imposeront à l'Etat comme aux compagnies, mais des divergences se produiront dans l'application pratique de ces lois théoriques.

Si les chemins de fer sont exploités par des compagnies libres, elles chercheront à réaliser la plus grande recette nette ; le tarif le plus avantageux sera l'objectif de leur tarification, et ce tarif ne dépend plus de leur

volonté: il est la résultante des conditions de trafic particulières à chaque ligne.

Si les chemins de fer sont exploités par l'Etat, ces mêmes limites à l'arbitraire des prix existent ; seulement, dans ce cas, la recherche du plus grand produit net ne constitue pas l'unique but de la tarification : en vue d'obtenir un changement dans les conditions de la production d'une région, l'Etat peut abandonner une partie des recettes des lignes traversant cette contrée. — En outre, l'Etat ne considère plus les chemins de fer comme une entreprise commerciale quelconque, mais comme un service public. Cette conception nouvelle du rôle des voies ferrées a pour conséquence un mode nouveau d'exploitation ; les tarifs doivent varier avec le but que l'on poursuit, suivant que l'on veut obtenir le plus grand trafic ou la plus grande recette nette.

Ainsi donc, de l'étude des prix de transport se dégagent certaines lois qui ne peuvent être transgressées sans une diminution corrélative des recettes ; de l'observation ou de la transgression de ces lois découlent les principes directeurs de l'exploitation des chemins de fer et les caractéristiques de l'administration par des compagnies ou par l'Etat.

§ 1. — Eléments du prix de transport.

On divise le prix de transport en trois éléments distincts qui correspondent à trois sources de frais occasionnés par l'opération de transport : « le péage » ; « le prix

de transport » proprement dit ; « les frais accessoires ».

Le péage est le prix perçu pour l'usage de la voie de communication elle-même, pour avoir le droit de circuler sur les rails. C'est le prix théorique que doit payer une compagnie pour faire voyager ses propres wagons sur un autre réseau que le sien (1).

Le prix de transport proprement dit est la taxe perçue pour l'usage du matériel roulant ; il sert à couvrir les dépenses d'exploitation telles que les achats de machines et wagons, les frais de traction, et généralement toutes les dépenses relatives au déplacement sur la voie, avec les frais administratifs qui s'y rattachent.

Les frais accessoires comprennent les frais d'enregistrement (délivrance d'un récépissé), les frais de manutention (chargement et déchargement), de pesage, de comptage..... Les frais accessoires varient suivant les conditions applicables à chaque transport ; ils en aggravent plus ou moins le coût. Leur caractéristique économique la plus importante est d'être indépendants de la distance parcourue, en France.

Au point de vue commercial, il est surtout nécessaire de considérer le prix global de transport, car c'est le

(1) Les cahiers des charges des grandes compagnies françaises de 1857-1859 indiquent pour les prix maxima la division en péage et prix de transport. La loi prussienne du 3 novembre 1838, ainsi que la concession du chemin de fer Liverpool-Manchester de 1826, prévoyaient aussi la scission du péage et des frais de traction, dans l'idée que la circulation sur les voies ferrées pourrait être livrée à plusieurs exploitants.

montant de ce total qui influe sur les conditions de la production des richesses.

Nous l'examinerons sous deux aspects : tout d'abord isolément : pour être rémunératrice, la taxe doit rester fixée entre certaines limites maxima et minima, indépendantes du mode d'exploitation des chemins de fer. — En second lieu, nous l'étudierons dans ses rapports avec les débouchés et la recette brute, avec les dépenses d'exploitation et la recette nette.

Les limites du prix de transport sont : la valeur du transport et le coût ou prix de revient du transport.

On appelle valeur du transport « l'augmentation de valeur que le transport donne à l'objet transporté (1) ». Elle est au plus égale à la différence des valeurs que présente cet objet sur le marché expéditeur et sur le marché destinataire. On l'estime par l'intermédiaire des prix ; elle est égale à la différence des prix de la marchandise aux points d'expédition et de destination.

Ainsi définie, la valeur du transport est un maximum que le prix de transport ne peut dépasser : si, par exemple, une tonne de houille vaut 30 fr. sur le carreau de la mine et 45 fr. à Paris, le prix de transport de la mine à Paris ne pourra excéder 15 fr., évidemment ; sinon, le prix d'achat sur le marché producteur, grevé des frais de transport, dépasserait le prix normal de la houille sur le marché consommateur. La valeur du transport est

(1) Cf. Colson, *Transports et tarifs*, op. cit., p. 39.

donc le maximum que le transporteur peut demander à son client.

Elle est différente pour chaque marchandise ; elle diffère également pour chaque gare expéditrice, et pour chaque lieu de destination, puisque les valeurs des objets transportés varient elles-mêmes selon le lieu d'achat ou de vente des marchandises. Il en résulte que, étant données une gare et une marchandise déterminées, les valeurs des transports à des distances différentes ne seront pas proportionnelles à ces distances ; la valeur d'un transport de Paris à Tours peut être plus grande que la valeur du même transport de Paris à Bordeaux.

D'où cette conséquence importante que tout système de tarification basé sur la valeur du transport pourra être amené à négliger en partie la distance comme élément de variation des taxes.

Nous avons vu précédemment que la limite inférieure des prix en général est le prix de revient moyen, et que la limite du prix d'un transport déterminé est le prix de la tonne en sus, limite variable également suivant chaque cas déterminé.

Entre ces deux limites, valeur et prix de revient du transport, le transporteur pourra fixer ses prix. Toutefois, plusieurs obstacles empêcheront de déterminer les prix avec une liberté complète.

En premier lieu, ces données se modifient à l'infini, et l'on ne peut multiplier les prix à l'infini. — Puis, ces limites varient à chaque instant de taux, suivant les con-

ditions concomitantes des transports, car la valeur du transport varie en même temps que le prix des marchandises, et le prix de revient en même temps que les conditions du trafic. Or, les négociations commerciales exigent une certaine fixité dans les éléments qui constituent le prix de vente des marchandises. Sans être invariables, les taxes devront être stables. Enfin, nous avons vu que l'arbitraire du monopole était limité par des prix maxima légaux et des délais d'application des tarifs.

Pour ces raisons qui s'imposeront dans notre pays à l'Etat comme aux compagnies, l'ensemble des taxes et des tarifs évoluera plutôt qu'il n'oscillera, et, sous la poussée de la concurrence des autres modes de communication et des demandes des usagers de la voie ferrée, l'évolution se fera dans le sens de l'abaissement des taxes.

Tonnage transporté, recette brute, frais de transports et recette nette dépendent du taux de la taxe qui frappe le transport ; inversement, si l'on recherche le tonnage maximum, la plus grande recette brute ou la plus grande recette nette, il sera nécessaire de fixer les tarifs en conséquence.

Nous étudierons successivement les rapports qui unissent : 1° le prix de transport, les débouchés et la recette brute ; 2° ceux qui unissent le prix de transport, les frais de transport et la recette nette.

Nous nous servirons, pour mieux faire ressortir ces relations, de chiffres hypothétiques et pour ainsi dire grossissants. Pour cela, nous supposerons un tarif de

transport fixé successivement à 0 fr. 08, 0 fr. 07, 0 fr. 06, etc., et chercherons à noter les répercussions de ces diminutions progressives du prix de transport sur les autres éléments du trafic.

§ 2. — **Prix de transport, débouchés et recette brute** (1).

En général, le maximum de la recette brute ne correspond ni au tarif le plus élevé, ni au tarif le plus bas. En effet, si le tarif est très élevé, peu de transports seront effectués, ceux-là seuls qui, répondant à des besoins impérieux, pourront supporter l'exagération des prix. Si le transporteur abaisse la taxe, il perdra sur les expéditions de toutes les marchandises transportées avec l'ancien tarif, en proportion de la réduction accordée ; mais, d'un autre côté, la réduction des tarifs attirera sur les rails de nouvelles marchandises, et le gain réalisé sur ces nouveaux transports compensera peut-être, et même au delà, la perte subie sur le transport des marchandises qui auraient circulé malgré l'élévation des taxes.

Toutefois, un abaissement de tarif constant ne produira pas une augmentation constante du trafic : pour faire venir des pommes de Bretagne ou de Normandie à Paris, en quantité plus grande, il ne suffit pas d'abaisser la taxe, il faut encore que la récolte le permette. Cette

(1) Cf. dans l'ouvrage de Bonneau, *Etude sur les chemins de fer français*, Paris, Dunod, 1 broch. in-f° (82 p.), les observations relatives sur l'influence des tarifs sur le trafic voyageurs.

limite de tonnage indique en quelque sorte le maximum de la capacité commerciale de transport d'une ligne, pour un produit déterminé. Enfin, si la taxe tombait à 0, tout ce qui est transportable avec avantage, serait transporté.

Par exemple, supposons un tarif abaissé de 8 à 2 centimes et les variations de tonnage suivantes :

Avec une taxe de 8 cent., le trafic est de 1.000 tonnes.

—	7	—	15.000	—
—	6	—	45.000	—
—	5	—	70.000	—
—	4	—	100.000	—
—	3	—	150.000	—
—	2	—	200.000	—

Nous obtenons les recettes brutes suivantes :

80 fr. pour		1.000 tonnes à 8 centimes.		
1.050 fr.	—	15.000	—	7 —
2.700 fr.	—	45.000	—	6 —
3.500 fr.	—	70.000	—	5 —
4.000 fr.	—	100.000	—	4 —
4.500 fr.	—	150.000	—	3 —
4.000 fr.	—	200.000	—	2 —

La recette brute maximum se trouve atteinte avec le tarif de 0 fr. 03 et non pas avec celui de 0 fr. 08.

En résumé :

1° Le nombre de tonnes transportées varie en sens inverse des prix de transport. A une taxe prohibitive cor-

respondrait un tonnage nul ; le tonnage naît et croît incessamment avec l'abaissement progressif du tarif, pour arriver à un certain maximum qui est la capacité commerciale de transport de la ligne (1). Lorsque le prix de transport tombe à 0, tout ce qui est transportable est transporté.

2° La recette brute ne suit pas les mêmes variations ; elle est nulle pour la taxe prohibitive de transport, naît et augmente au fur et à mesure de la réduction des taxes, mais pour atteindre un certain maximum seulement. (Celui de 4.500 fr., dans notre exemple, correspondant à un tarif de 0 fr. 03, et à un tonnage de 150.000 tonnes.) Puis, elle diminue à nouveau et redeviendrait nulle, si le transport était gratuit, bien que le tonnage transporté fût alors à son maximum.

§ 3. — Prix de transport, frais de transport et recette nette.

Des relations analogues existent entre le taux des tarifs, les frais de transport et la recette nette. Le principe qui domine ces relations est que les frais de transport ne sont proportionnels ni à la recette brute, ni au

(1) Cf. Cossmann, Note sur la méthode pour le calcul de la recette brute probable d'un chemin de fer ou d'une station à ouvrir, *Revue générale des chemins de fer*, janvier 1879, p. 49-69 ; Worms de Romilly, mars 1885, même Revue ; Michel, Le trafic probable des embranchements, même Revue, mars 1894.

nombre de tonnes transportées, en raison de la distinction établie plus haut entre la portion fixe et la portion variable de la taxe.

Ce principe a de nombreuses conséquences en matière de tarification.

Le prix de la tonne en sus ne dépend que d'une façon fort indirecte du tonnage transporté.

La recette nette se calcule en déduisant les frais de transport de la recette brute ; les frais de transport n'étant proportionnels ni au trafic ni à la recette brute, les variations de la recette nette par rapport au tarif adopté ne coïncideront pas avec celle de la recette brute, et le maximum de recette nette ne coïncidera pas non plus avec le même tarif que le maximum de la recette brute.

Par exemple, supposons les variations des frais de transport suivantes par tonne et par kilomètre pour les tonnages transportés dans notre hypothèse précédente :

	Fr.			Fr.
Pour 1.000 tonnes,	0.050	de frais.	Au total :	50.00
— 15.000	— 0.045	—	—	675.00
— 45.000	— 0.040	—	—	1.800.00
— 70.000	— 0.035	—	—	2.450.00
— 100.000	— 0.030	—	—	3.000.00
— 150.000	— 0.025	—	—	3.750.00
— 200.000	— 0.020	—	—	4.000.00

Ce qui donnera les bénéfices nets suivants, en francs :

Tarif: 0,08.	R. brute:	80.	Frais:	50.	R. nette:	30
— 0,07	—	1.050	—	675	—	375
— 0,06	—	2.700	—	1.800	—	900
— 0,05	—	3.500	—	2.450	—	1.050
— 0,04	—	4.000	—	3.000	—	1.000
— 0,03	—	4.500	—	3.750	—	750
— 0,02	—	4.000	—	4.000	—	00

Le tarif le plus avantageux est celui de 0 fr. 05 avec une recette de 1.050 fr.

En résumé :

1° Le total des frais de transport croît constamment avec le tonnage transporté ; mais, le prix moyen de la tonne kilométrique est inversement proportionnel au trafic (1) ;

2° La recette nette est nulle pour le tarif prohibitif.

(1) M. Nördling donne les chiffres suivants du prix moyen de transport pour un kilomètre, en centimes :

les 250.000 premières tonnes coûtent	8.200 fr.	soit 3.28 par unité.
250.000 suivantes	— 4.400	— 1.76 —
250.000 —	— 4.000	— 1.60 —
250.000 —	— 3.600	— 1.44 —
250.000 —	— 3.200	— 1.28 —
250.000 —	— 2.600	— 1.04 —

1.500.000 tonnes coûtent par kilom. 26.000 fr. soit : 1.74 par unité.

Dans la représentation graphique de ces observations, la courbe empirique se rapproche d'une parabole $y^2 = 400 x$, en prenant pour abscisse le trafic moyen et pour ordonnées les dépenses kilométriques. — Le prix de la tonne en sus serait de la moitié de la tonne moyenne, *Journal des Economistes*, 1888, p. 625.

Elle naît et croît au fur et à mesure de l'abaissement de la taxe, jusqu'à un certain maximum, pour redescendre ensuite. Mais, ce maximum n'est pas le même que celui de la recette brute : si l'on continuait à abaisser la taxe, la recette se transformerait en perte, les frais de transport absorbant tout le gain, et cette perte atteindrait son maximum avec le maximum de trafic, et le transport gratuit (1).

Un exemple concret de la répercussion du taux des tarifs sur le trafic nous est fourni, en France, par l'abaissement des taxes de transport en grande vitesse appliqué depuis le 1^{er} avril 1892 par les grandes compagnies, à la suite de la réduction de l'impôt votée par la loi de finances du 26 janvier de la même année, articles 26 à 23 (2).

On sait que les conventions de 1883 contenaient l'engagement suivant : « Dans le cas où l'Etat supprimerait la surtaxe ajoutée par la loi du 16 septembre 1871, aux impôts de grande vitesse sur les chemins de fer, la compagnie s'engage à réduire les taxes applicables aux voyageurs à plein tarif, de 10 % sur la deuxième classe, de 20 % sur la troisième classe, ou suivant toute autre

(1) Cf. Cheysson : La statistique géométrique, dans le *Génie civil* des 29 janvier et 5 février 1897.

(2) Cf. : Rapport Cornudet sur le budget des conventions (1894). Documents parlementaires, Chambre, n° 759, et R. de Kaufmann, *La politique française en matière de chemins de fer*, p. 479 et suivantes.

formule équivalente arrêtée d'accord entre les parties contractantes ».

La réduction des taxes n'était donc pas supportée entièrement par les compagnies, puisque l'Etat, d'après l'exercice de 1890, faisait l'abandon des sommes suivantes :

Voyageurs et bagages	35.884.667 f.
Messageries, denrées	13.206.819 f.
Total	49.091.486 f.

total auquel il y a lieu d'ajouter l'impôt non perçu en raison de la diminution des recettes. L'abandon de l'Etat était ainsi évalué à 52 millions.

La réduction des prix de transport des voyageurs sur les lignes où se perçoit le plein tarif se répartissait de la manière suivante entre les différentes classes :

Réduction sur les prix.

Classes	I	II	III
Réduction du fait de l'Etat	9 %	10 %	11 %
Réduction du fait des compagnies	»	8 %	16 %
Totaux.....	9 %	18 %	27 %

Les résultats de cette réforme importante furent les suivants :

Les recettes totales (brutes) furent :

En 1890, 434.637.000 fr.;

En 1891, 451.520.000 fr. (en augmentation de 16.883.000 fr.);

En 1893, 488.568.000 fr. (en augmentation de 37.048.000 fr.).

En calculant la recette nette d'après le coefficient d'exploitation des compagnies, le bénéfice net de ces dernières pouvait être évalué à trois millions environ.

La répercussion de la diminution des prix de transports fut la suivante sur le nombre des voyageurs-kilométriques :

1890 Nombre des voyageurs : 7.942.960 milliers.

1891	—	8.285.531	—
1892	—	9.243.210	—
1893	—	10.007.950	—
1894	—	10.330.606	—
1895	—	10.656.999	—
1896	—	11.153.989	—
1897	—	11.441.361	—
1898	—	11.817.941	—

Soit un accroissement des voyageurs, par classe, de :

	I	II	III	moyenne
1891	1,14	6,3	5,25	5,3
1892	0,12	5,9	18,06	13,4
1893	9,03	9,0	11,1	11,0
1894	1,05	5,91	6,4	6,0
1895	1,95	3,85	3,64	3,6
1896	2,06	4,4	4,67	4,0
1897	0,41	2,5	4,4	3,27
1898	0,8	1,69	3,75	2,95

L'influence de la réduction des taxes sur le trafic-voyageurs est nettement marquée dans ce dernier tableau.

Il est à remarquer que l'influence de l'abaissement des tarifs se fait sentir plus rapidement sur le trafic-voyageurs que sur le trafic-marchandises.

Après la réduction de 30 % et de 40 % sur les billets d'aller et retour, adoptée par le réseau des chemins de fer de l'Etat, l'augmentation du nombre des voyageurs fut de 52 % en trois ans (1). La réforme des tarifs hongrois du 1^{er} août 1889 fut suivie d'un accroissement de 136 % du nombre des voyageurs (2).

(1) Répercussion des tarifs sur le trafic-voyageurs. Cf. Bricka, *Cours de chemins de fer professé à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées*, t. II, chap. XX.

(2) *Revue Générale des chemins de fer*, n^{os} d'avril 1892, mars 1883, avril 1882: Heurteau, note sur les résultats des divers modes de tarification successivement appliqués sur les chemins de fer belges pour le transport des voyageurs.

CHAPITRE III

LES TARIFS GÉNÉRAUX ET LEURS PRINCIPES

§ 1. Les tarifs différentiels selon la distance : Barèmes à paliers, barèmes belges, barèmes par zones. — § 2. Différenciations selon le poids des marchandises, la vitesse et les conditions de transports. — § 3. La taxation et la classification des marchandises selon leur nature.

Il est intéressant de constater combien il est difficile de déterminer les prix selon des principes intellectuels et rationnels, au lieu de les laisser se fixer selon le heurt des intérêts en jeu. A ce point de vue, l'étude des tarifs de chemins de fer est une preuve des obstacles que rencontrerait dans la pratique l'établissement d'un système communiste de production, dont la caractéristique est justement le remplacement de la liberté des prix par des mesures autoritaires.

Nous avons déjà dit que le problème de la tarification consiste à rechercher les éléments communs de taxation des différents transports qui se présentent dans de multiples conditions, et d'appliquer une évaluation monétaire à chacun de ces éléments. Les principales causes de

différenciation des tarifs sont les suivantes : les différences dans le prix de revient et la valeur des transports, les intérêts sociaux liés aux transports.

Sont basées sur le coût de production, les variations de taxes suivant le nombre de kilomètres parcourus, selon le poids des marchandises, selon la vitesse et les conditions de transports.

Sont basés sur la différence de la valeur commerciale des transports, les tarifs variables selon la nature de la marchandise, et selon la localisation du parcours (tarifs de concurrence, etc.)

Sont basés sur les intérêts liés aux transports, les tarifs établis dans des vues protectionnistes : tarifs réduits d'exportation, de transit, transport réduit des matières premières et denrées alimentaires.

La tarification privée est basée sur le prix de revient et la valeur du transport ; la tarification d'Etat sur le prix de revient et les intérêts liés aux transports ; une tarification neutre ne devrait avoir pour principe que le coût de production.

Nous examinerons successivement les difficultés que soulèvent ces divers modes de différenciation des taxes.

§ 1. — Barèmes kilométriques (1)

La formule la plus simple de taxation selon la distance parcourue serait la suivante : tant par kilomètre, la taxe

(1) Cahiers des charges de 1857-1859, art 42.

« La perception aura lieu selon le nombre de kilomètres parcourus ».

étant proportionnelle au nombre de kilomètres du trajet; elle serait aussi la plus équitable, théoriquement, puisqu'elle ne laisse pas de prise à l'arbitraire. Mais elle ne tient pas compte de ce que le prix de revient n'est pas proportionnel à la distance parcourue ; certains éléments du prix de revient, en effet, sont indépendants de la longueur du trajet, car, par exemple, lorsqu'une machine est sous pression et que les wagons sont graissés, les frais de combustible et de graissage ne sont pas en raison directe du parcours effectué, et nous avons vu que la plus grande partie des dépenses sont fixes et indépendantes du trafic.

En dehors de cette raison d'utilisation du matériel, si les compagnies fixent leurs taxes de manière à récupérer les frais fixes, les tarifs deviennent rapidement prohibitifs pour les longues distances, et inversement, une taxe suffisante pour rémunérer un long trajet serait une perte pour les petits parcours.

C'est pourquoi l'on a créé des barèmes à base kilométrique décroissante.

On en trouve un exemple légal dans les cahiers des charges des compagnies françaises pour les marchan-

rus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres...

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes ».

disés de grand poids et de peu de valeur de la quatrième classe, telles que les houilles, les matériaux de construction, les engrais, etc. (1)

Ce tarif est de :

0 fr. 08, avec maximum de 5 fr. pour les parcours de 1 à 100 kilomètres ;

0 fr. 05 avec maximum de 12 fr. pour les parcours de 101 à 300 kilomètres ;

0 fr. 04 pour les parcours supérieurs à 300 kilomètres.

Le maximum de 5 fr. et celui de 12 fr. sont nécessaires pour éviter les anomalies qui se produiraient sans eux : ainsi, une tonne paierait pour 90 kilomètres à 0 fr. 08, première base de la taxe, 7 fr. 20 ; et, pour 110 kilomètres à 0 fr. 05, deuxième base du tarif, 5 fr. 50 ; soit un prix moindre pour une distance supérieure.

Seulement, l'existence de ces maxima laisse la taxe stationnaire pendant un certain nombre de kilomètres ; de 65 à 100 kilomètres, on ne payera que 5 fr., et, de 240 à 300 kilomètres, on ne payera que 12 fr. Dans la représentation graphique de ce type de barème, la ligne traduisant le tarif reste horizontale tant que la taxe reste stationnaire, et figure ainsi une série de marches, d'où le nom de ces barèmes dits types « à paliers ».

Pour obvier à cet inconvénient de la non progressivité de la taxe, on a créé un autre type de barèmes appelés « barèmes belges ». Comme dans le cas précédent, on

(1) Cette 4^e classe a été insérée en 1863.

applique des bases kilométriques différentes pour les parcours plus longs, mais la réduction de taxe, au lieu de porter sur la totalité du parcours, ne s'applique pas aux kilomètres précédents. Par exemple, avec les bases du tarif légal, on payerait 0 fr. 08 pour chacun des 100 premiers kilomètres, 0 fr. 05 pour chacun des kilomètres de 101 à 300, et 0 fr. 04 pour chaque kilomètre au delà.

Ainsi, une tonne transportée à 350 kilomètres paye :

Pour les 100 premiers kilomètres (à 0 fr. 08)....	8 fr.
Pour les kilomètres de 101 à 300 (à 0 fr. 05)....	10 fr.
Pour les 50 derniers kilom., à raison de 0 fr. 04.	2 fr.
Total.....	20 fr.

Le barème à paliers aurait donné : 350 kilomètres à 0 fr. 04 = 14 fr.

Il est bon de remarquer que ces tarifs non proportionnels, que ces tarifs « différentiels » présentent une assez grande souplesse, malgré leur apparence mathématique; pour favoriser les relations commerciales d'un centre de production situé à 500 kilomètres du point de départ du barème, et non le centre placé à 450 kilomètres, il suffit de détaxer à partir de 450 kilomètres. Il existe ainsi une légère place pour l'arbitraire, comme dans les calculs des bases d'un impôt progressif. Mais, en matière de transports par chemins de fer, il est beaucoup plus simple d'établir pour les relations importantes une taxe

spéciale, valable de gare à gare, ce que l'on appelle un prix fait ou un prix ferme (1).

Dans les tarifs par zones, la stagnation de la taxe pendant plusieurs kilomètres a été érigée en principe. L'avantage de ce genre de barèmes réside dans le calcul des prix qui se trouve de ce fait très simplifié : au lieu d'avoir 200 taxes différentes de 1 à 200 kilomètres, il n'en existe que quelques-unes. C'est le mode de tarif employé sur la Petite Ceinture de Paris.

Ce système a été appliqué sur une très large échelle en Hongrie, le 1^{er} août 1889, pour le transport des voyageurs. Chaque station de ce pays est considérée comme centre de zones concentriques. A part le trafic local, qui comprend les relations jusqu'à la première et deuxième station, il existe 14 taxes seulement, pour chaque classe, et 14 coupons suffisent par classe pour assurer le service des billets pour toutes les gares du pays.

(1) Le système de barèmes à base kilométrique décroissante n'a pas été appliqué en France au service des voyageurs. Mais des réductions sont consenties par les tarifs d'abonnement, de bains de mer, billets d'aller et retour, etc. Cf. avis du Conseil supérieur des voies de communication, séances des 22-23 mars 1878. *Revue générale des chemins de fer*, 1878, t. I, p. 137.

TARIF HONGROIS PAR ZONES.

PARCOURS	EXPRESS			OMNIBUS		
	1	2	3	1	2	3
<i>Trafic local.</i>						
Jusqu'à la 1 ^{re} station	»	»	»	0.30	0.15	0.10
Jusqu'à la 2 ^e station	»	»	»	0.40	0.22	0.15
Zones.	1 ^{re}	2 ^{me}	3 ^{me}	1 ^{re}	2 ^{me}	3 ^{me}
1° de 1 à 25 km.	0.60	0.50	0.30	0.50	0.40	0.25
2° de 26 à 40	1.20	1.00	0.60	1.00	0.80	0.50
3° de 41 à 55	1.80	1.50	0.90	1.50	1.20	0.75
4° de 56 à 70	2.40	2.00	1.20	2.00	1.60	1.00
5° de 71 à 85	3.00	2.50	1.50	2.50	2.00	1.25
6° de 86 à 100	3.60	3.00	1.80	3.00	2.40	1.50
7° de 101 à 115	4.20	3.50	2.10	3.50	2.80	1.75
8° de 116 à 130	4.80	4.00	2.40	4.00	3.20	2.00
9° de 131 à 145	5.40	4.50	2.70	4.50	3.60	2.25
10° de 146 à 160	5.90	5.00	3.00	5.00	4.00	2.50
11° de 161 à 175	6.50	6.00	3.30	5.50	4.40	2.75
12° de 176 à 200	7.20	6.50	3.60	6.00	4.80	3.00
13° de 201 à 225	8.40	7.00	4.20	7.00	5.30	3.25
14° 226 et au-delà.	9.60	7.50	4.80	8.00	5.80	3.50

Ce tarif reproduit ici est établi d'après les bases suivantes :

Zones	Express			Omnibus		
	1 ^{re} Cl.	2 ^e Cl.	3 ^e Cl.	I	II	III
1 ^{re} Par 25 k.	0.60	0.50	0.30	0.50	0.40	0.25
2 ^e à 11 ^e — 15 k.	0.60	0.50	0.30	0.50	0.40	0.25
12 ^e et 13 ^e — 25 k.	1.20	0.50	0.60	1. » »	0.50	0.50

La 14^e zone est pour toutes distances au delà de 226 kilomètres.

Le tarif des bagages est également par gradins :

	Par 50 kilos	De 50 à 100 kil.	Au-delà
De 1 à 50 kilomètres.	0.25	0.50	1. » »
De 51 à 100 kilomètres.	0.50	1. » »	2. » »
101 et au delà	1. » »	2. » »	4. » »

La réforme hongroise des tarifs (1) fut faite pour abaisser les taxes plus élevées que partout ailleurs, et aussi pour faire de Budapest un centre : cette préoccupation est visible dans la clause suivante : Budapest est consi-

(1) *Journal des Economistes*, D. Korda, *Les tarifs par zones en Autriche-Hongrie*, mai 1892.

Cf. même revue, 1890, t. I, p. 178, l'article de M. Baum. Ce dernier fait remarquer que ce système nécessite une très grande surveillance ; des combinaisons de billets permettent en effet d'obtenir des réductions pour de longs parcours. Exemple : un billet de première classe coûte en train omnibus, 3 florins pour la sixième zone (86 à 100 kil.). Le même trajet ne reviendrait qu'à deux florins en prenant successivement quatre billets de 1^{re} zone (chacun d'un demi-florin pour 25 kil.)

Revue générale des chemins de fer, articles de M. Mange sur les tarifs par zones en Autriche et en Hongrie, n^o d'avril 1892, août 1892, avril 1896.

déré comme un point terminus pour tout itinéraire y passant ; la traversée de la capitale de la Hongrie oblige ainsi à prendre deux billets. Cette réforme était facilitée par ce que le parcours moyen des voyageurs était assez grand en Hongrie.

Il existe, en France, des exemples de tarifs à gradins : la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a établi tous ses barèmes en échelons pour les grandes distances, de 2, 5, 10 et même 20 kilomètres. Pour tout parcours intermédiaire, la taxe est celle du parcours immédiatement supérieur ; il en résulte une augmentation des prix assez prononcée, et l'on ne pourrait pas établir, pour les petites distances, des paliers de 10 ou de 20 kilomètres, sans dépasser le maximum légal.

Les échelons des barèmes de cette Compagnie sont ainsi disposés :

De	1	à	112	kilomètres,	palier de 1 kilomètre.
De	112	à	160	—	— 2 —
De	160	à	240	—	— 5 —
De	240	à	380	—	— 10 —
De	380	à	1.100	—	— 20 —

Comme l'indique le tableau ci-après, extrait du recueil Chaix, les tarifs sont à base kilométrique différentielle (1).

Ces barèmes ont soulevé les plus vives réclamations de la part du public ; ils sont destinés à disparaître « jus-

(1) Cf. *Recueil Chaix*, 1905.

Compagnie P. L. M.

BASES DES TARIFS GÉNÉRAUX ET SPÉCIAUX. PERMETTANT DE SE RENDRE COMPTE COMMENT

LES DITS BARÈMES SONT ÉTABLIS.

DISTANCES EN KILOMÈTRES		BARÈMES									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Jusqu'à	25	16	14	12	10	9	8	8	8	8	8
de 26	30	16	14	12	10	9	8	8	8	8	8
de 31	50	16	14	12	10	9	8	8	8	8	8
de 51	100	16	14	12	10	9	8	8	8	8	8
de 101	150	15	13	11	9	8	7	6	6	6	6
de 151	200	15	13	11	9	8	7	6	6	6	6
de 201	300	15	13	11	9	8	7	6	6	6	6
de 301	400	14	12	10	8	6,5	4	4	4	4	4
de 401	500	14	12	10	8	6,5	4	4	4	4	4
de 501	600	13	11	9	7	5	4	4	4	4	4
de 601	700	12	10	8	6	5	4	4	4	4	4
de 701	800	10	9	7	5	4	4	4	4	4	4
de 801	900	10	8	6	4	4	4	4	4	4	4
de 901	1000	9	7	5	4	4	4	4	4	4	4
de 1001	1100	8	6	5	4	4	4	4	4	4	4

qu'à 500 kilomètres dans un délai de deux ans à dater du jour où la Compagnie aura remboursé à l'Etat sa dette du chef de la garantie d'intérêt, et, au delà de 500 kilomètres, dans un délai de quatre ans à partir de la même époque (1). »

La distance cesse parfois d'être un élément de variation de la taxe, lorsqu'il s'agit de très longs parcours, comme, par exemple, pour la traversée du continent américain. Des trains entiers de fruits secs, prunes, pêches évaporées ou de légumes, partent ainsi de la Californie sur le Transcontinental Railroad, payant la même taxe pour n'importe quel point des Etats de l'Est, au delà du Kansas, du Nébraska et du Texas, pour Chicago ou pour New-York, ce qui permet à une bonne partie de ces approvisionnements d'être exportés jusque sur les marchés européens.

Ce procédé est employé couramment en Europe, toutes les fois que la valeur du transport est la base de la tarification pour certains produits : ce sont les tarifs spéciaux d'exportation et de transit. Même lorsque les frais de manutention et de comptabilité forment la presque totalité du coût du transport, les objets sont transportés à n'importe quelle distance, quel que soit le nombre des kilomètres : c'est le système de l'administration des postes, pour les lettres et les colis postaux.

(1) Cf. Colson, *Transports et tarifs*, p. 368 et suiv.

§ 2. — Poids, vitesse, conditions de transport.

D'autres causes de variations des taxes sont encore basées sur une différence dans le prix de revient.

Le poids des marchandises : il en coûte plus pour transporter deux tonnes de marchandises qu'une seule ; la taxe est généralement proportionnelle au poids. Toutefois, l'Etat ou les compagnies consentent des réductions pour les transports de 5 ou 10 tonnes, par wagons complets ou trains entiers, car les frais de manutention, de comptabilité, de manœuvre, sont moindres pour ces expéditions. C'est en somme le principe différentiel appliqué au poids comme il est appliqué à la distance. Ces distinctions ont cependant provoqué des plaintes des expéditeurs, notamment du petit commerce qui, ne pouvant faire des envois suffisamment importants, se trouve en infériorité de ce fait vis-à-vis des forts producteurs (1).

(1) Le comité consultatif, en France, a considéré comme contraire au principe de l'égalité des taxes, le fait d'accorder à des industriels des réductions s'ils s'engageaient à apporter sur les rails des compagnies, annuellement, un certain nombre de tonnes de marchandises, le public n'étant pas apte, d'une manière générale, à profiter de cette faveur.

Le Nord et l'Est ont un tarif par wagon complet, quelles que soient les marchandises transportées. Ce tarif pour les wagons de 10 tonnes est sur l'Est de :

0 fr. 10	par kilomètre	jusqu'à 100 kilomètres.
0 fr. 08	—	supplémentaire jusqu'à 200 km.
0 fr. 06	—	— de 200 à 300 km.
0 fr. 045	—	— au-delà.

plus 0 fr. 40 par tonne pour frais de gare.

L'application des tarifs par wagons complets a eu aussi pour conséquence de susciter, particulièrement en Allemagne, la création d'agences de transports se chargeant de grouper différentes expéditions pour profiter de la réduction consentie par les chemins de fer, en n'en abandonnant qu'une partie à leurs clients. Le développement de cette classe d'intermédiaires a poussé l'Etat allemand à modifier ses tarifs afin de s'emparer des bénéfices réalisés par les agents de groupage.

La vitesse est considérée en général comme une cause d'accroissement des dépenses : les transports exigent en effet une infrastructure spéciale, des machines particulières, des frais de combustible plus considérables, une surveillance plus grande de la voie, etc. C'est pour ces raisons qu'il existe pour les voyageurs dans beaucoup de pays des surtaxes d'express ; la distinction du trafic des marchandises en grande et petite vitesse est générale. Cependant, certains techniciens ont pu soutenir que du moment que le service de la traction était organisé pour permettre les transports à grande vitesse des voyageurs ou de la messagerie, le surcroît de dépenses de combustible ou autres frais occasionnés par l'application de la grande vitesse à toutes les marchandises serait compensé par l'économie réalisée sur le temps du personnel employé (1). En fait, aux Etats-Unis et en Angleterre, les

(1) « Si la vitesse plus grande des trains de voyageurs conduit à une dépense supplémentaire, cette dernière est compensée presque exactement par l'augmentation des frais de personnel due à la len-

compagnies transportent toutes les marchandises le plus rapidement possible sans ériger en principe la lenteur des trains (1).

Sont encore basées sur le prix de revient, les différenciations de taxes suivant les conditions de transport (confort des wagons de voyageurs, wagons couverts ou non, réduction pour les billets d'aller et retour, les cartes d'abonnement); suivant que l'expéditeur abandonne ou non certaines clauses du contrat normal de transport, onéreuses pour le transporteur, telles que celles de délai (2) ou de responsabilité (3); suivant le volume des marchandises.

§ 3. — Classification des marchandises.

Plus importante est la variation des taxes selon la nature des objets transportés : il existe des tarifs diffé-

teur des trains de marchandises ». Opinion émise par M. Henry, ingénieur en chef du matériel et de la traction aux chemins de fer P.-L.-M., citée par M. Bonneau dans son ouvrage, *Etude sur les chemins de fer français*, 1 vol. in-fol., 82 p., Paris, Dunod, 1896, p. 43.

(1) En France, pour le service des voyageurs, la surtaxe d'express existe indirectement puisque les trains rapides ne comportent pas de voitures de toutes classes. L'existence de trains sans troisièmes classes est d'ailleurs une tolérance de l'administration; d'après les cahiers des charges, chaque train doit contenir en effet des wagons de toutes classes, sauf autorisation du ministre des travaux publics. Cf. art. 43.

(2) Cahier des charges de grandes compagnies françaises, art. 50, § 8.

(3) Sur la question de savoir si des compagnies chargées d'un service public de transports peuvent s'exonérer de responsabilité, voir la discussion de la loi Rabier.

rents pour des transports réunissant des conditions identiques de poids, de volume, de parcours, mais de valeur inégale. Cette différenciation est l'une des caractéristiques principales de l'exploitation des chemins de fer par des compagnies privées.

Nous avons vu que la « valeur » du transport varie avec chaque cas particulier. Aussi, l'application d'un tarif uniforme à toutes les marchandises sans distinction de nature aurait placé les compagnies dans cette alternative : ou de fixer un tarif élevé, et elles percevaient ainsi une large rémunération sur les produits pouvant la supporter, mais en écartant de la voie ferrée les autres transports ; ou bien de fixer un prix plus faible permettant le transport de toutes les marchandises, mais alors elles abandonnaient les bénéfices possibles sur les expéditions de haute valeur commerciale.

La solution mercantile consistait à différencier les taxes selon la nature des transports, et c'est ce qui a été fait.

Seulement, la variation de la valeur des transports selon chaque cas semblait un obstacle absolu à la création de tarifs généraux, tarifs qui comportent une classification fixe des diverses marchandises avec l'indication des barèmes applicables.

Toutefois, l'expérience prouva que, d'une manière générale, l'ordre des valeurs des transports coïncidait avec l'ordre des valeurs marchandes des produits transportés ; il suffisait donc de classer les marchandises

d'après leur prix de vente pour obtenir une base approximative du classement des produits selon le taux de la taxe applicable. Et cela se conçoit aisément : un objet vendu 4 ou 5.000 fr. supportera facilement une taxe de 40 ou 50 fr., représentant le centième de son prix, alors qu'une charge de 30 fr. arrêtera le transport d'un objet valant 20 ou 25 fr. Au point de vue commercial, on comprend donc que l'on taxe différemment la tonne de soie et la tonne de houille, les produits manufacturés et les matières premières (1).

Ces tarifs de chemins de fer sont en quelque sorte une taxe kilométrique *ad valorem* sur les expéditions, et c'est encore là un point de ressemblance avec les tarifs de douane.

Le tableau ci-contre, extrait de l'album de statistique graphique du Ministère des Travaux Publics (2), permet le contrôle de cette observation. Les compagnies ont classé en six séries les différentes marchandises qu'elles

(1) Cf. *Journal Officiel* de 1878, p. 5023, séance du 17 mai 1877 de la Commission.

« Pour les houilles, minerais, engrais, cendres, moëllons, le prix de transport est un élément considérable de la valeur totale. Une tonne de minerai qui vaut 2 fr. sur le sol de la carrière où elle est extraite, transportée à 300 kilomètres avec une taxe de 0 fr. 03 vaut à l'arrivée 9 fr. de plus. Une tonne de tissus qui au sortir de la manufacture est estimée 4 à 5.000 fr. vaudra à l'arrivée, en supposant un parcours de 300 kilomètres à 10 centimes, 30 fr. de plus, c'est-à-dire presque la même chose qu'au départ.

Dans un de ses discours, Léon Say estimait la taxe de transport frappant l'industrie textile à peine à un demi pour cent de la valeur.

(2) Cf. dans le même Album la représentation graphique du tableau statistique.

NUMÉROS des Séries.	TONNAGE en 1881.	VALEUR MOYENNE de la tonne.	MONTANT des droits de douane.	RECETTES par tonne.	RAPPORT de la valeur moyenne à la recette (par tonne.)	RAPPORT de l'impôt de douane à la recette (par tonne.)
I	555.872	4.510	600	17 60	256	34,0
II	643.881	1.165	70 80	13 60	86	5,2
III	966.998	470	67	12 40	37 8	5,4
IV	1.609.392	270	21 70	7 10	38 1	3,1
V	2.666.378	39 48	6 30	4 65	8 5	1,4
VI	3.190.324	22 25	0 62	3 14	7 1	0,2

sont appelées à transporter couramment ; l'ordre de ces séries est celui de l'importance de la taxe.

La valeur moyenne des marchandises de la première série est de 4.510 fr. et la recette, par tonne, de 17 fr. 60, ce qui donne une valeur moyenne de la tonne 256 fois plus forte que la recette de transport. Au contraire, pour les marchandises de la sixième série, les frais de transport sont à peu près le septième de la valeur moyenne de la marchandise transportée.

Cette classification à la valeur est la cause de complications inextricables pour les calculs des prix de transport empruntant plusieurs réseaux, lorsque ces réseaux sont exploités par des compagnies privées, car la recherche du bénéfice pousse ces compagnies au tarif par espèce, et leurs classifications ne sont pas identiques.

En France, notamment, les grandes compagnies n'ont pu encore se mettre d'accord pour l'établissement d'un tarif général commun, bien que la plus grande partie du trafic soit taxée par des tarifs spéciaux. Avant 1879, aucune unité n'existait dans le classement des marchandises entre les différents réseaux (1). Sur les plaintes du public et l'intervention du Gouvernement, les compagnies commencèrent un travail d'unification qui aboutit tout d'abord à une classification commune des marchandises en six séries, approuvée par arrêté ministériel du 17 avril 1879 ; mais les prix applicables à chaque série n'étaient pas identiques ; la réforme était surtout utile pour la recherche de la taxe. Diverses réformes partielles furent faites depuis 1883 ; elles eurent pour résultats, l'adoption pour les sept grands réseaux d'un tarif général commun comportant pour les transports par grande vitesse les mêmes prix et conditions d'application. Mais, pour le transport par tonne en petite vitesse, l'accord put se faire pour l'identité des conditions d'application, mais non sur les prix.

On retrouve la classification des marchandises à la valeur extrêmement développée aux Etats-Unis et en Angleterre, avec tous les inconvénients qu'elle comporte et sur lesquels nous aurons à revenir dans notre seconde partie. L'Association anglaise du Clearing-House règle bien les relations communes entre plusieurs réseaux,

(1) Cf. Rapport Waddington inséré au *Journal officiel* du 1^{er} août 1880.

mais laisse de côté les relations intérieures de chacun d'eux. On avait relevé en 1881, dix millions de taxes différentes pour le Great Northren seul (1).

Tels sont les principaux modes de différenciation des taxes de transport par chemins de fer ; on peut se rendre compte aisément de la difficulté du problème de la tarification par leur exposé. Encore ces principes ne concernent-ils que les tarifs généraux, et non les tarifs spéciaux qu'il nous reste à examiner.

(1) Cf. Ulrich, *op. cit.*, p. 510.

CHAPITRE IV

LES TARIFS SPÉCIAUX. — LEURS FORMES. — LEURS CAUSES.

§ 1. Barèmes et prix fermes. — § 2 Tarifs d'exportation et de transit.
— § 3. Tarifs d'importation.

§ 1. — Barèmes et prix fermes

La détermination des tarifs de chemins de fer selon les principes que nous venons d'exposer repose en quelque sorte sur des bases tangibles — poids, distance, vitesse, nature des marchandises — si bien que la lecture des tarifs explique d'elle-même la différenciation des taxes comprises dans les tarifs généraux.

Il en est tout autrement pour les tarifs spéciaux. Ceux-ci sont des tarifs réduits applicables à certains courants de transports déterminés et à des marchandises dénommées ; la raison de leur taux ne peut être trouvée que dans des circonstances de fait spéciales à chacun d'eux. Aussi devient-il nécessaire de les distinguer non plus seulement d'après leur formation, barèmes ou prix fermes, mais encore d'après leur cause ou leur but : tarifs de concurrence, d'importation, d'exportation et de transit.

Ces tarifs sont la cause de grandes difficultés pour le calcul des taxes, puisqu'ils réagissent, comme nous le verrons plus loin, sur les transports des lignes avoisinant celle pour laquelle ils ont été créés ; la légitimité de leur existence est souvent douteuse tant au point de vue du principe de l'égalité des taxes qu'au point de vue de l'intérêt général.

Il est difficile, cependant, de les condamner en bloc, car ils sont nécessaires pour certaines relations commerciales ; les Etats comme les compagnies doivent y recourir, mais leur importance devient exceptionnelle si les chemins de fer sont exploités par des compagnies concessionnaires ; ils deviennent dans ce dernier cas la règle au lieu de rester l'exception, puisque la tarification individualisée est la conséquence de la tarification à la valeur ; la majorité du trafic des marchandises sera taxée d'après eux.

Voici un exemple simple des anomalies qui résultent de ces tarifs :

On sait que les sept grands réseaux français ont adopté un tarif général commun de grande vitesse qui est, pour les voyageurs, de 0 fr. 112 pour la première classe, de 0 fr. 0756 pour la deuxième classe et de 0 fr. 04928 pour la troisième classe par kilomètre parcouru.

Il est dès lors facile de contrôler le prix des billets et de se rendre compte de la façon dont ils sont établis, la taxe étant proportionnelle à la distance. De Paris à Dieppe, par exemple, pour un parcours de 168 kilomè-

tres, le prix d'un billet de troisième classe sera 0 fr. 04928 $\times$ 168 = 8 fr. 27904 soit, en arrondissant la somme suivant les principes du tarif général commun : 8 fr. 30.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest n'applique pas le tarif général commun au trafic-voyageurs de sa banlieue ; elle calcule le prix de ses billets selon des règles qui lui sont propres, et l'on obtient les singuliers résultats suivants :

Considérons le parcours Paris Saint-Lazare à Versailles (rive droite) et les deux sections de ce parcours Paris à Saint-Cloud, Saint-Cloud à Versailles. Les prix sont les suivants :

De Paris à Saint-Cloud : 15 kilomètres, en première, 0 fr. 75 ; en seconde, 0 fr. 50.

De Saint-Cloud à Versailles : 8 kilomètres, en première, 0 fr. 70 ; en seconde, 0 fr. 45.

Totaux : 23 kilomètres, en première, 1 fr. 45 ; en seconde, 0 fr. 95.

Donc, à condition de scinder son voyage en deux, on peut aller de Paris à Versailles (r. d) pour 1 fr. 45 en première et 0 fr. 95 en seconde. Mais, si l'on prend un billet direct de Paris pour Versailles, on payera respectivement, suivant la classe : 1 fr. 50 et 1 fr. 15, soit : 0 fr. 05 et 0 fr. 20 de plus.

La Compagnie taxe ainsi ce parcours : les 15 premiers kilomètres, 0 fr. 75 et 0 fr. 50 ; les 8 kilomètres supplémentaires, 0 fr. 75 et 0 fr. 65 pour une distance presque moitié moindre.

Cette taxation toute arbitraire ne rappelle en rien un tarif différentiel dégressif. C'est un tarif de concurrence qui s'explique par la situation géographique des trois villes. La concurrence de la banlieue ouest ne s'exerce pas dans les mêmes proportions jusqu'à Versailles.

Cet exemple permet de se rendre compte de la caractéristique principale des tarifs spéciaux qui est de fixer les taxes sans égard à l'élément distance.

Les tarifs spéciaux ont la forme soit de barèmes, soit de prix fermes.

Les barèmes sont semblables à ceux que nous avons étudiés précédemment, avec des bases kilométriques et des taux différents de ceux des tarifs généraux. Ils sont applicables seulement pour les marchandises en provenance ou à destination de centres importants de production ou de consommation, et ont ainsi un sens, une direction (1). Un tarif spécial de Bordeaux à Paris ne pourra être réclamé de Paris à Bordeaux.

Le plus souvent, lorsqu'un transport a une valeur nettement déterminée, les relations commerciales sont assurées par un prix spécial entre le lieu d'expédition et le lieu de destination, par un prix fait de gare à gare, par un *prix ferme*.

L'existence d'un prix ferme, bien que spécial à deux

(1) Les tarifs spéciaux ne sont applicables également qu'à certaines marchandises dénommées. Il existe cependant sur le Midi un tarif réduit applicable à toutes les marchandises et dont l'origine remonte au rachat du Canal du Midi (Tarif 32, ligne de Bordeaux à Cette). On trouve également sur l'Orléans des prix fermes généraux.

gares dénommées, modifie souvent les prix de toute la ligne et parfois ceux des lignes avoisinantes :

S'il existe par exemple sur la ligne Paris-Orléans-Tours-Bordeaux un prix ferme d'Orléans à Tours, l'expéditeur pour envoyer ses marchandises de Paris à Bordeaux peut avoir avantage à les adresser d'abord à Orléans où elles bénéficieront, par une réexpédition, du prix ferme d'Orléans à Tours ; puis, de Tours, elles seront réexpédiées sur Bordeaux.

Afin de pallier l'inégalité qui résulte des prix fermes, et d'éviter ces réexpéditions successives, les compagnies françaises autorisent, sauf exception formelle, les réexpéditions virtuelles. C'est ce qu'on appelle *la soudure des tarifs*.

Au lieu de calculer le prix de Paris à Bordeaux d'après les barèmes différentiels des tarifs généraux, l'expéditeur peut, s'il le veut, calculer le prix en additionnant les taxes des sections du trajet Paris-Orléans, Orléans-Tours, Tours-Bordeaux. La soudure se fait généralement sans frais supplémentaires, les frais accessoires ne se payant qu'une fois (1).

(1) Rapport Bourrat : Commission des frais accessoires, p. 135. (Imp. nation., 1 vol. in-f°, 1899). Exemple de soudure :

Prix de 5.000 kilog. de vins en fûts de Perpignan à Angoulême :	
Perpignan à La Nouvelle (Tarif P. V. n° 6, 43 kil.)	5 86
La Nouvelle à Carcassonne (Annexe aux tarifs généraux, 78 k.).	3 60
Carcassonne à Angoulême (Tarif commun 106, prix ferme).	26 »
Total.	35 46

L'établissement des prix fermes est encore la cause d'autres inégalités de tarifs. Il se peut, en effet, qu'une station comprise entre les deux gares extrêmes du prix ferme, ait à payer plus, pour un transport taxé au tarif général, que la gare située à l'extrémité de la section. L'expéditeur payerait plus pour un parcours moindre, ce qui est contraire à l'égalité des taxes. Pour éviter cette injustice, les compagnies admettent la *clause des stations intermédiaires* ou *clauses des stations non dénommées*. Elle est ainsi libellée dans les conditions générales d'application des tarifs spéciaux communs aux sept grands réseaux.

ART. 10. — *Stations intermédiaires*. — « Les animaux
« et les marchandises expédiés sous le régime des tarifs
« spéciaux ordinaires, communs ou non, en provenance
« ou à destination d'une gare non dénommée, mais
« intermédiaire entre deux gares dénommées, jouiront
« des bénéfices desdits tarifs en payant pour la distance
« entière comprise entre la première gare dénommée
« qui précède la gare expéditrice, et la première gare dé-
« nommée qui suit la gare destinataire, si la taxe ainsi
« calculée est plus avantageuse pour l'expéditeur que

Autre mode de calcul :

Perpignan à La Nouvelle (P. V. n° 6, 43 kil.)	5 86
La Nouvelle à Bordeaux-St-Jean (Annexe aux tarifs généraux).	10 »
Bordeaux St-Jean à Bordeaux Transit (3° série).	4 70
Bordeaux-Transit à Angoulême (P. V. N° 6, prix ferme).	10 »

Total. 27 56

Economie de 22 0/0.

« celle des tarifs généraux ou spéciaux de chaque administration ».

La clause de soudure des tarifs et la clause des stations non dénommées sont applicables aux barèmes spéciaux comme aux prix fermes.

Ces clauses détruisent certaines des inégalités provenant de l'existence des prix fermes, mais non pas toutes; elles sont la cause de complications extrêmes dans le calcul des prix de transport par chemins de fer.

Il se peut, en effet, que l'itinéraire le plus court ne soit pas le plus économique, et qu'il y ait avantage, pour le calcul des prix, à faire passer les marchandises par des itinéraires détournés mais comportant des tarifs réduits. C'est ce qui faisait dire à un publiciste hostile aux compagnies : « Les marchandises ne demandent qu'à courir en ligne droite. Elles cherchent, procédé subversif, le chemin le plus court. Mais l'avantage des monopoles qui les transportent est, au contraire, ce n'est pas moins certain, de les envoyer se promener en zig-zag sur la surface du territoire (1) ».

En outre, les taxes des différents parcours d'un réseau cessent d'être comparables. Il y a inégalité d'un réseau à l'autre ou de ligne à ligne.

Voici quelques exemples tirés du discours de M. Bourrat, du 16 février 1905, à la Chambre des députés, qui

(1) E. Laverdays, *Œuvres posthumes*, t. III : La centralisation ; Les chemins de fer, pages 118-119.

montreront les inégalités des prix de transport causés par les tarifs spéciaux :

« Et maintenant, si nous examinons le prix payé pour le transport (des vins) sur les divers réseaux, nous verrons tout d'abord que, pour les parcours n'empruntant qu'un seul réseau et pour des distances égales, les prix payés par les expéditeurs, qui sont le plus souvent les récoltants eux-mêmes, diffèrent absolument de compagnie à compagnie.

Ainsi, de Perpignan à Tonneins, il y a 371 kilomètres ; de Perpignan à Neussargues, il y en a 366, et cependant le prix de transport est de 14 fr. 54 la tonne pour le premier trajet, alors qu'il est de 27 fr. 63 pour le second, plus court de 5 kilomètres ; on en déduit que, dans le premier cas, le transport de l'hectolitre coûte 1 fr. 73, tandis qu'il coûte 3 fr. 27 dans le second.

Autre exemple :

De Bordeaux à Montauban et de Bordeaux à Bayonne, la distance est sensiblement la même. Néanmoins, le vin paye 79 centimes l'hectolitre pour être transporté de Bordeaux à Montauban et 2 fr. 12 pour aller de Bordeaux à Bayonne...

De Port-Vendres à Cette — distance : 163 kilomètres — les tarifs de transport sont de 13 fr. 48 la tonne ; mais de Cette à Port-Vendres, c'est-à-dire pour effectuer le même parcours sur les mêmes rails, en faisant le même trajet, on ne paye plus que 7 fr. (Mouvements divers).

Voyez quelle bizarrerie règne dans les tarifs de transport en ce qui touche les vins...

Vous voyez ainsi, Messieurs, que le même vin paye un prix différent suivant le réseau sur lequel il voyage. Il me sera permis de constater, en outre, que dans ces tarifs, l'inégalité le dispute à l'illogisme.

En effet, la taxe de transport de la Nouvelle à Perpignan, pour une distance de 43 kilomètres, s'élève à 5 fr. 56 par tonne. De la Nouvelle à Bordeaux, pour une distance de 425 kilomètres, le tarif n'est que de 10 fr.

Ainsi, alors que le vin a parcouru de la Nouvelle à Bordeaux un trajet dix fois supérieur à celui de la Nouvelle à Perpignan, le tarif de transport est à peine le double » (Mouvements divers) (1).

Il est bien évident que, du moment qu'une compagnie crée un tarif spécial réduit, pour un parcours déterminé, elle crée par cela même toute une série d'inégalités, et il en serait de même pour un tarif d'Etat ; autant de taxes lui seront comparées, autant d'inégalités apparaîtront.

Vouloir que les marchandises de même nature payent le même prix sur toutes les lignes, c'est demander la suppression de tous les tarifs réduits, chose presque impossible à réaliser.

La question des tarifs spéciaux doit être examinée moins au point de vue de l'inégalité des taxes qui en est la conséquence forcée, qu'à celui de la légitimité des rai-

(1) *Journal Officiel* du 17 février 1905. Débats, Chambres, pages 391-392.

sons qui motivent chaque réduction en particulier. Lorsque l'Etat, comme en France, possède un droit de veto sur les propositions des compagnies, c'est au ministre des Travaux publics à prévoir toutes les répercussions des taxes proposées, et de considérer tous les marchés de production et de consommation des marchandises taxées à prix réduit.

La circulaire Varroy du 16 juillet 1880 indique bien toute la difficulté de ce problème. En voici le texte (1) :

« Il ne suffit pas, pour qu'un tarif proposé par les compagnies soit homologué par le Gouvernement, que ce tarif ne dépasse pas les maxima prévus par l'acte de concession... Il faut, en outre, qu'il ne contienne pas une dérogation directe ou indirecte aux principes généraux du cahier des charges et notamment à la règle fondamentale qui établit l'égalité en matière de perception de taxes.

« L'administration a non seulement le droit, mais elle a le devoir de s'assurer qu'un tarif proposé ne risque pas de favoriser telles industries au détriment de telles autres, de déplacer arbitrairement des courants commerciaux, de bouleverser les conditions naturelles résultant des distances ou de la situation topographique, de faire une concurrence abusive à d'autres voies de transport, en un mot d'entraîner à ces conséquences extrêmes qu'on a eu parfois à reprocher aux tarifs différentiels et même aux tarifs de transit et d'exportation...

(1) *Bulletin du Ministère des Travaux publics*, t. I, p. 41.

... Il faut encore comparer les prix proposés avec ceux qu'ont à payer d'autres centres d'expéditions pour les marchandises similaires, sur le même marché, afin que l'on puisse se rendre compte des conditions dans lesquelles s'exercerait la concurrence entre les divers groupes industriels et commerciaux.

Toutes les fois qu'une compagnie présentera un tarif spécial s'appliquant à un mouvement de quelque importance, vos rapports (service du contrôle) devront comprendre une étude comparative et raisonnée des prix proposés avec les tarifs en vigueur sur le réseau français sur les divers points d'expéditions auxquels ce mouvement fait concurrence ».

Un exemple assez frappant de la répercussion des tarifs est celui du tarif commun 107 entre les compagnies P.-L.-M., Nord et Est pour le transport des houilles. Ce tarif avait été homologué pour amener les charbons du Nord dans la région de Lyon et concurrencer les houilles anglaises. Le résultat fut que les houillères de la Loire, de Saône-et-Loire et de l'Allier trouvèrent leurs débouchés fermés et que deux ans et demi après l'homologation du tarif, sur la réclamation des représentants des bassins houillers lésés, la Chambre votait le 16 février 1905 la résolution suivante (1) :

(1) *Journal Officiel* du 27 février 1905, page 394, cf. discours de M. Germain Périer :

« Il fut homologué au moment des grèves de Montceau-les-Mines et du département de la Loire. On s'est inquiété au ministère de la consommation du charbon dans la région lyonnaise. Et, comme on

« La Chambre invite le ministre des Travaux publics à ne plus homologuer aucun tarif relatif au transport des houilles, si ces tarifs ne donnent pas satisfaction à toutes les contrées minières ou industrielles.

ne prévoyait pas la fin de la grève on supposait que le charbon pourrait manquer longtemps dans nos pays de production ; on a fait dans ces conditions un tarif spécial pour amener à Lyon et aux environs les charbons qui viennent du Nord.

Ce tarif a produit un effet diamétralement opposé à celui auquel on pensait. Lorsque les grèves de Montceau-les-Mines et du département de la Loire ont cessé, il s'est trouvé que tous les centres de production étaient alimentés de charbons du Nord, de sorte que la reprise du travail n'a pas pu s'effectuer dans les conditions que l'on espérait.

Les débouchés étaient fermés, on ne trouvait pas de clients et il n'est pas étonnant que, pendant longtemps, les houillères n'aient pas pu reprendre, après la reprise du travail, l'activité qu'elles avaient précédemment. Vous voyez que le tarif n° 107, fait au profit de la région lyonnaise, n'a en réalité profité à personne et a porté un tort considérable aux centres de production que nous avons l'honneur de représenter.

Le département de la Loire a protesté avec la plus grande énergie contre ce tarif. Les houillères de Saint-Etienne étaient atteintes aussi bien que les nôtres. Il faut croire que les représentants du bassin de la Loire sont plus influents que ceux du bassin de Saône-et-Loire, car le département de la Loire a obtenu satisfaction. Aujourd'hui ce tarif commun n'est plus applicable au département de la Loire ; de sorte que nous voyons nos voisins avoir leur situation améliorée — et nous ne nous en plaignons pas — tandis que nous, nous sommes dans la même situation qu'autrefois. A quoi cela tient-il ? D'après les renseignements qui m'ont été donnés, je crois que cela tient à la composition du comité des chemins de fer. Il y a des sénateurs du département de la Loire, membres de ce comité, qui ont défendu les intérêts de leur région, tandis que les nôtres ne l'ont pas été, parce que notre département n'y a pas de représentant. Le département de la Loire a donc obtenu pleine satisfaction, tandis que nous, nous sommes toujours dans la même situation.

« L'invite en outre à négocier avec les compagnies, pour que celles-ci présentent le plus tôt possible un tarif spécial pour le centre de la France, et notamment pour les départements de Saône-et-Loire et de l'Allier ».

Il nous semble difficile qu'un tarif spécial, qui est un tarif de faveur pour une région déterminée, puisse satisfaire toutes les contrées. D'ailleurs, dans la même séance, divers députés réclamaient également l'application du tarif réduit consenti aux blés pour les vins de leurs régions, etc. C'était demander la suppression de tous les tarifs spéciaux ; les projets de résolution furent retirés, et leur examen renvoyé aux bureaux du ministère des Travaux publics.

Le plus souvent, et c'est ce qui fait la difficulté de la tarification, les intérêts liés à un même transport sont en complet désaccord. Les consommateurs veulent les tarifs les plus réduits pour toutes les marchandises afin de les payer moins cher. Les producteurs n'acceptent que les réductions conduisant leurs produits aux centres de consommation, tout en s'opposant, au nom du principe de l'égalité, à ce que des réductions soient accordées à leurs concurrents. Les ports demandent des tarifs d'importation, d'exportation et de transit pour avoir du fret, mais les producteurs nationaux s'opposent à ce que les produits étrangers pénètrent sur le sol national.

Aussi est-il impossible de donner satisfaction à tous, et la tarification qui admet le principe des tarifs spéciaux

doit-elle se contenter de rechercher les moindres inégalités.

L'égalité des tarifs n'est pas leur uniformité.

§ 2. — Tarifs d'exportation et de transit.

Les tarifs de chemins de fer d'exportation concordent avec la politique douanière ; aussi le législateur français les a-t-il favorisés. Les formalités d'affichage, d'homologation et d'instruction préalables sont facilitées. Si, cinq jours après le dépôt des propositions des compagnies, le ministre ne notifie pas son opposition, les tarifs d'exportation sont applicables. Par exception au principe de la stabilité des taxes, la durée minimum de ces tarifs a été réduite à trois mois.

Le plus souvent, la gare destinataire n'est considérée que comme un point intermédiaire ; pour pouvoir profiter de la réduction accordée par ces tarifs, les marchandises doivent être réellement exportées. La sortie des marchandises est justifiée dans un certain délai par la production d'un connaissement, d'un récépissé de chemin de fer ou d'une lettre de voiture. La réduction peut être effectuée sous forme de détaxe.

Quelquefois, mais rarement, la réduction consentie par les compagnies est plus forte, si les produits sont à destination de pays plus éloignés.

Le tarif P. V. n° 40 de la compagnie P.-L.-M. en est un exemple ; il comporte deux prix différents pour le

parcours effectué sur son réseau suivant que les marchandises sont exportées pour l'Égypte ou au-delà de Suez et de Gibraltar. La taxe est de 55 francs dans ce dernier cas ou de 70 francs si le point d'arrivée est un port de la Méditerranée (1).

C'est un exemple caractéristique de la fixation des taxes selon la valeur du transport, le prix de revient étant évidemment le même pour la compagnie P.-L.-M.

Ces tarifs soulèvent quelques critiques, soit parce qu'ils sont spéciaux à des marchandises dénommées, soit parce que les commerçants ou industriels exigent de nouvelles réductions en s'appuyant sur les taxes des compagnies de chemins de fer étrangers.

Les tarifs de transit, en dehors de l'intérêt pécuniaire des compagnies, ont pour but d'accroître le mouvement des ports. Les attaques dont ils sont l'objet proviennent de deux catégories d'expéditeurs : les ports, qui se font concurrence entre eux, et les exportateurs qui voient avec regrets les marchandises étrangères passer à taux réduits sur le territoire de la France pour aller concurrencer leurs produits sur les marchés étrangers.

Pour obvier à une inégalité de traitement des ports français, et éviter que tout le transit soit transporté dans une seule direction, le législateur français a réparti nos différents ports de la Manche, de l'Océan ou de la Méditerranée en sections ; chaque section forme un groupe indivisible devant jouir des mêmes prix. Tel est l'objet

(1) Cf. Colson, *Transports et tarifs*, p. 378.

des décrets des 26 avril 1862, 1^{er} août 1864 et 23 juin 1894.

Ce dernier classe les ports de la façon suivante :

Réseau du Nord :

De la frontière belge à l'Authie, ainsi que Rouen ;

De l'Authie à la Bresle.

Réseau de l'Ouest :

De Dieppe, inclus, à Caen, inclus ;

De Caen, exclus, à Saint-Brieuc, inclus ;

De Saint-Brieuc, exclus, à Brest, inclus.

Réseau de l'Orléans :

De Châteaulin à Lorient, inclus ;

De Lorient, exclus, à Nantes, inclus ;

De La Rochelle, inclus, à Bordeaux, inclus.

Réseau de l'Etat :

De Nantes, inclus, à Bordeaux, inclus.

Réseau du Midi :

De Bordeaux, inclus, à Arcachon, inclus ;

D'Arcachon, exclus, à la frontière d'Espagne ;

De la frontière d'Espagne à Cette.

Réseau P.-L.-M. :

De Cette, inclus, à Toulon, inclus ;

De Toulon, exclus, à la frontière d'Italie (1).

(1) La répartition du décret du 1^{er} août 1864 était la suivante :

Nord :	Un seul groupe.
Ouest.	De Dieppe à Caen, inclus ;
	De Caen exclus, à St-Brieuc, inclus ;
	De St-Brieuc, exclus, à Brest, inclus.
Orléans	De Châteaulin à Lorient, inclus ;
	De Lorient, exclus, à Nantes, inclus ;
	De La Rochelle, exclus, à Bordeaux, inclus.

Satisfaction semblait être ainsi donnée au principe de l'égalité des taxes, mais il était impossible d'éviter les récriminations des ports limitrophes demandant à être compris dans la zone jouissant de tarifs plus réduits.

Il n'était peut-être pas très favorable à la prospérité de notre marine marchande de contribuer par ces mesures égalitaires, à l'émiettement du fret. On reconnaît là la politique de dissémination des crédits pour l'amélioration de notre outillage maritime.

Peut-être eût-il été plus sage de laisser les courants commerciaux s'établir naturellement dans une seule direction et de permettre à quelques ports seulement, largement pourvus de fret de lutter avec leurs concurrents étrangers. Quelques tentatives ont été faites dans ce sens, au moyen de tarifs communs entre les compagnies de chemins de fer et les compagnies de navigation (1).

La deuxième catégorie de critiques soulevées par l'application des tarifs de transit est émise par les producteurs français dont les produits sont concurrencés sur les marchés étrangers, par les marchandises transportées en transit par les compagnies françaises.

Midi	{	De Bordeaux à Arcachon, inclus ; D'Arcachon, exclus, à la frontière d'Espagne ; De la frontière d'Espagne à Cette.
P.-L.-M. . . .	{	De Cette, exclus, à Toulon, inclus ; De Toulon à la frontière d'Italie.

(1) Cf. les contrats passés entre l'Orléans et les Messageries maritimes. Fédération des industriels et des commerçants français, *Bulletin* de juin 1905, Noblemaire et A. Lebon, *Les tarifs d'exportation*.

Il est nécessaire de remarquer que pour les tarifs d'exportation et de transit, le monopole des compagnies françaises cesse en partie : elles sont en concurrence le plus souvent avec les lignes étrangères, car le coût des transports maritimes est si réduit, que pour de longs parcours, les navires peuvent sans surtaxes appréciables prendre ou déposer leurs marchandises aussi bien à Angers qu'au Havre, à Gênes qu'à Marseille, et les ports français seront abandonnés certainement, si les chemins de fer français ne consentent pas des réductions analogues à celles des réseaux étrangers pour conduire les marchandises dans l'intérieur du continent européen (1).

Toutefois, le gouvernement a obtenu des compagnies

(1) Prix du fret d'après le *Bulletin du Ministère des Travaux publics* d'avril 1882, p. 259.

La tonne de fer, fonte, acier, paye de Middlesbrough :

A Calais, environ	530 km.,	7 fr. 50,	soit 0.014 par km.
A Brest, —	4.170 —	13 10, —	0.009 —
A Bordeaux, --	1.750 —	12 50, —	0.007 —
A Alger, —	3.570 —	14 00, —	0.004 —
A Odessa, —	6.970 —	21 25, —	0.003 —

Pour le cabotage, les prix sont également extrêmement réduits:

Du Havre à Rouen,	124 km.,	6 à 7 fr. soit 0.048 à 0.056 par km.
— à Nantes,	950 km.,	15 — 0.016 —
— à Marseille,	3,757 km.,	20 à 25, — 0.006 à 0.007 —

C'est ce qui explique comment des vins vont plus économiquement de Dijon dans l'Allemagne du Sud par Bordeaux que par Belfort pour peu que l'Allemagne accepte les tarifs de pénétration. (Cf. Rapport de la Chambre de commerce de Dijon de 1877.)

l'assimilation des tarifs d'exportation aux tarifs de transit, dans des lettres annexées aux conventions de 1883. La lettre du 17 juillet, de l'Ouest, est ainsi formulée :

« 6° En ce qui touche les tarifs d'exportation, certaines réclamations se sont produites : on a demandé que les compagnies assurent aux marchandises françaises un traitement égal, à des conditions égales, à celui qu'offrent les tarifs de transit aux marchandises étrangères. Sans discuter les détails de questions aussi complexes, nous admettons que l'administration supérieure pourra toujours nous demander que les tarifs de transit communs avec d'autres compagnies soient en même temps des tarifs d'exportation, c'est-à-dire que les taxes totales fixées pour le transit s'appliquent aux expéditions faites sur l'étranger par toutes les gares intermédiaires entre les deux gares d'entrée et de sortie et même par toutes les gares situées sur les embranchements, de part et d'autre de l'itinéraire direct ci-dessus désigné, dans une zone de 50 kilomètres, et dont la distance à la gare de sortie sera moindre que celle qui sépare les gares d'entrée et de sortie ».

Les tarifs communs entre les compagnies de chemins de fer et les compagnies étrangères ou les compagnies de navigation sont assez nombreux. Il est bon de remarquer, que seule la portion de taxe, comportant le transport sur le rail français, est homologuée par le ministre, et obligatoire pour les parties. Les compagnies de navigation abandonnent souvent aux expéditeurs, sous

forme de ristourne, une part de la taxe totale qui leur est attribuée pour le transport commun.

Ce sont là des causes d'inégalités et de faveurs admises pour les transports maritimes, mais qui sont interdites aux compagnies concessionnaires de chemins de fer.

§ 3. — Tarifs d'importation.

Les tarifs d'importation sont des tarifs réduits spéciaux et internationaux ; leur répercussion sur les relations commerciales des peuples est considérable. Ils ont été l'objet de nombreuses critiques parce qu'ils amènent les produits étrangers sur le sol national et contrebalancent l'effet des mesures protectionnistes douanières.

Ce sont eux que M. Allain-Targé a qualifiés de *tarifs de pénétration* et que Bismarck appelait « une contredouane ».

Leur influence est d'autant plus grande que le monopole des chemins de fer cesse à leur égard comme pour les tarifs de transit et d'exportation, et que les compagnies, atteintes par la concurrence, ont tendance à précipiter la décroissance des barèmes kilométriques pour les prix de transports internationaux.

Dès 1850, M. John Coindet, dans un rapport au département des Travaux publics en Suisse, écrivait : « Par suite de l'établissement des chemins de fer, les rapports commerciaux (douaniers) devront subir des modifications importantes (1). »

(1) Cf. *Revue des Deux-Mondes*, 15 mars 1850.

Vers la même époque, Michel Chevalier déclarait :
« L'ancien système de politique commerciale qui est fondé sur une politique d'isolement n'a pas de plus grand ennemi que les chemins de fer. »

C'est en s'appuyant principalement sur les tarifs de pénétration que Bismarck réclamait l'intervention de l'Empire allemand dans les questions de tarifs. Dans sa lettre publique du 18 mars 1879 au Conseil fédéral, le chancelier affirmait :

« Je suis donc persuadé qu'avec la revision des douanes de frontières, doit aller de pair, nécessairement, celle des tarifs de chemins de fer. On ne saurait laisser perpétuellement aux administrations des chemins de fer de l'Etat et privés, le droit de faire à leur gré concurrence à la législation économique de l'Empire, de neutraliser, suivant leur bon plaisir, la politique commerciale des gouvernements confédérés et du Reichstag (1). »

Le 8 mai 1879, dans un discours sur le régime douanier, il déclarait à nouveau :

« Il est de toute impossibilité de suivre une politique
« douanière indépendamment de la politique des che-
« mins de fer. Ces tarifs sont une sorte de contre-
« douane (2). »

(1) Cf. *Traduction des discours de Bismarck*, 15 volumes in-8, chez Michel Lévy, tome VIII, p. 184.

(2) *Discours de Bismarck*, *op. cit.*, tome VIII, p. 237.

Cf. également, la lettre du 15 décembre 1878.

Le chancelier de l'Empire citait l'exemple suivant : « Dans la province de Silésie, depuis la frontière autrichienne, près de Ratibor,

Les Chambres françaises discutèrent le même problème dans les séances du 8 au 16 mars 1878 (*J. Off.* du 9 mars, p. 2279), et le problème des tarifs de pénétration ne fut pas oublié au moment des conventions de 1883.

Afin d'apaiser l'opinion publique, les compagnies, dans des lettres adressées, de mai à juillet 1883, au ministre des Travaux publics, prirent l'engagement suivant :

« En ce qui concerne les tarifs d'importation, nous
« sommes à la disposition de l'administration pour
« modifier toute combinaison de prix dont l'effet pour-
« rait être d'altérer les conditions économiques résultant
« tant de notre régime douanier, sous la seule réserve
« que les marchandises qu'ils visent ne soient pas importées
« en France par d'autres voies de transport. »

La « seule réserve » des compagnies françaises est assez importante, car c'est la concurrence qui est la

« jusqu'à un peu au-dessous de Warthe, les prix du bois y sont
« tombés à rien et le bois est devenu invendable, tandis qu'il avait
« autrefois un excellent débit dans cette contrée surtout, qui est
« traversée par de grandes artères de communication ; le chemin
« de fer et l'Oder. Le fait provient de ce que les forêts royales de
« Gallicie ont à subir la concurrence du bois autrichien, lequel est
« transporté par le chemin de fer. Depuis 1874 à 1878, l'importation
« a passé de 258.000 quintaux à 1.124.000. Une importation aussi
« considérable n'a pu avoir lieu que grâce aux tarifs différentiels. »

Discours au Reichstag, session de 1878, *op. cit.*, tome VII, p. 254.

Voyez la collection des rapports de la Chambre de Commerce de Boulogne sur les traités passés par la Compagnie du Nord avec la *South Eastern Railway* et la *General Steam Navigation Company*, notamment celui de 1879.

cause commerciale des tarifs d'importation dans la tarification privée.

Dans un article important, paru dans la *Revue des Deux-Mondes*, M. Noblemaire, directeur du P.-L.-M., a pris la défense des tarifs de pénétration (1).

Son argumentation porte sur deux points : la défense du principe différentiel des barèmes kilométriques, et la légitimation des tarifs d'importation par la concurrence.

Avec beaucoup de finesse et d'habileté, M. Noblemaire a profité de la forme erronée des réclamations des chambres de commerce pour les condamner ; leur formule est la suivante : nous payons plus cher pour un parcours moindre que l'étranger pour des distances plus longues. En réalité, l'étranger paye une taxe plus élevée, ce n'est que la moyenne kilométrique de la taxe qui est moindre, et c'est là une conséquence inévitable du principe différentiel, principe éminemment juste et rationnel même au delà des frontières.

Quant aux marchandises transportées grâce aux tarifs de pénétration, ou bien la France ne les produit pas, ou bien elle les produit en qualité insuffisante, ou bien elles seraient transportées par les voies navigables et fluviales concurrentes. Un des exemples cités est celui des vins

(1) Cf. Noblemaire, *La tarification sur les chemins de fer et les tarifs de pénétration*, n° du 1^{er} novembre 1890.

Cf. Les exemples de la concurrence des houilles belges et anglaises à Paris, par M. Brière, dans l'article du 15 avril 1880 de la *Revue des Deux-Mondes* (p. 580).

Colson, *Transports et tarifs*, op. cit., p. 332-351.

d'Espagne, de Valence à Paris, qui payent 52 fr. par voie ferrée, la tonne, et 30 à 35 fr. par la mer et la Seine; en 1889, les chemins de fer n'ont transporté que 87.000 tonnes de vin, au lieu que 250.000 tonnes étaient amenées à Paris par la voie d'eau.

Ce qu'il est intéressant de constater, c'est que la cause des tarifs spéciaux, de transit, d'exportation ou d'importation est, pour les compagnies, la concurrence : ceci est visible dans les lettres des compagnies françaises qui s'offrent d'elles-mêmes à supprimer les tarifs « sous la seule réserve que les marchandises visées ne soient pas transportées par d'autres voies de transport », ayant la conviction que cette réserve leur laissera toute liberté.

Dans les tarifications d'Etat, le but de certains tarifs spéciaux est l'intérêt général : la détermination des taxes échappe alors complètement à la loi de l'offre et de la demande et est ainsi un exemple remarquable de fixation autoritaire des prix : on peut même se demander si les taxes de chemins de fer, dans ce cas, peuvent être dénommées des *prix*, puisqu'on ne les envisage plus comme équivalentes aux services rendus, mais comme un moyen d'action pour imprimer une direction à la production nationale. La notion de valeur d'échange fait place à celle d'utilité.

DEUXIÈME PARTIE

TARIFICATION D'ÉTAT ET TARIFICATION PRIVÉE

Au point de vue économique, le régime français des chemins de fer paraît assez illogique ; il semble que le législateur n'ait pas assez tenu compte du lien étroit qui unit la construction des voies ferrées à leur exploitation.

La création d'une voie ferrée a pour but principal d'améliorer la situation économique d'une région. Cette amélioration résulte de la réduction des frais de transport, réduction qui entraîne à son tour la diminution du prix de revient et du prix de vente des marchandises, et facilite les conditions de production et d'échange dans cette région.

Il ne suffit donc pas de créer la voie ferrée pour qu'elle soit utile, il faut encore que les tarifs soient fixés à des taux suffisamment réduits pour provoquer des transactions nouvelles.

Par exemple, on décide de construire une ligne de chemins de fer pour relier un bassin houiller à différents centres métallurgiques — pour permettre aux agriculteurs de faire venir les machines, amendements ou

engrais dont ils étaient privés en raison de la cherté des transports — pour conduire jusqu'aux ports le fret nécessaire à la marine marchande ; une fois la ligne établie, il faudra déterminer les tarifs de la houille, des machines agricoles, des engrais, ainsi que des produits de transit, de façon qu'ils suscitent des courants de transports, sinon la construction de la ligne de chemins de fer demeurerait sans effet.

L'utilité des voies ferrées dépend donc du taux des tarifs.

D'autre part, les voies ferrées étant construites et les tarifs adoptés, il n'est pas sûr qu'en modifiant les taxes de transport, qu'en accordant de nouvelles réductions à des industriels, à des agriculteurs, on ne détruira pas l'exploitation industrielle ou agricole qui prospérait sur un autre point du territoire ; il n'est pas sûr que des réductions de tarifs accordées ici pour créer un courant commercial n'aient pas uniquement pour effet, par suite des conditions nouvelles de la concurrence, de déplacer simplement un centre de production.

Un abaissement de taxes utile à telle région, à tel réseau de chemins de fer peut être nuisible au pays considéré dans son ensemble ; nous avons vu que la tarification entre deux gares intéresse souvent le pays tout entier.

La fixation des prix de transport par chemins de fer est l'un des facteurs les plus importants de la répartition des richesses sur le territoire national.

Or, en raison même de cette influence sociale des chemins de fer, c'est l'Etat, qui, en France, est juge souverain de l'utilité et de la création des voies ferrées ; c'est lui qui décide du tracé des lignes à construire et de l'ordre dans lequel les différentes lignes projetées seront entreprises. C'est donc l'Etat qui, logiquement, possède souverainement le droit de déterminer les tarifs applicables aux voies dont il a fixé le parcours.

Le droit d'exploiter les chemins de fer est le corollaire du droit de les construire.

Et pourtant, lors des débats soulevés par la création des grands réseaux, on a toujours scindé et examiné séparément ces deux questions : « Qui doit construire ? — Qui doit exploiter ? » Et, finalement, le législateur a retiré au gouvernement l'exercice de ce droit régalien de fixer les tarifs, afin de le confier à des compagnies privées.

La construction de la voie ferrée n'est que le fait matériel ; ce sont les tarifs qui produisent les conséquences sociales des chemins de fer ; l'Etat ne veut pas laisser à l'industrie privée la maîtrise de cette partie de notre outillage national, et pourtant il n'est maître que du fait matériel, de la construction, et il abandonne l'exploitation commerciale à l'intérêt privé.

Cet illogisme provient de deux causes : en premier lieu, le législateur français ne s'est longtemps préoccupé que du régime financier des chemins de fer : on en voit la preuve dans les contrats passés avec des lignes

d'intérêt secondaire ou de réseaux algériens : il leur alloue parfois un minimum de subvention, et les compagnies n'augmentent ainsi leurs recettes nettes que si elles atteignent un chiffre très élevé de recettes brutes ; elles préfèrent alors diminuer leurs dépenses, c'est-à-dire restreindre le trafic (1).

En second lieu, la théorie de l'exploitation d'Etat et celle de l'exploitation privée ne sont pas nettement définies ; on ne voit pas clairement ce qui distingue leurs deux modes de tarification ; à quoi bon, dans ce cas, charger l'Etat de l'exploitation, si les principes des tarifs sont les mêmes ?

S'il est plus facile, à l'heure actuelle, d'exposer les principes de la tarification privée, c'est qu'elle existe en fait depuis la création des voies ferrées. Ce sont les expériences journalières qui ont permis de déduire et de vérifier une à une les conséquences de la tarification à la valeur.

Au contraire, la tarification d'Etat n'est appliquée nulle part, à l'heure actuelle, dans son intégralité. Les réseaux d'Etat sont exploités en principe suivant les règles de l'économie privée, et dans certains cas seulement suivant les règles de l'économie nationale.

On sait seulement, d'une façon générale, que l'Etat a parfois avantage, au point de vue de l'intérêt général, à exploiter à perte ; que sa tarification a pour but le déve-

(1) Cf. Colson, *Législation des chemins de fer*, p. 71.

loppement de la richesse nationale et non la recherche du dividende le plus élevé ; qu'il doit se placer au point de vue économique et non au point de vue mercantile ; mais toutes ces données ne sont pas une définition de l'exploitation d'Etat et n'indiquent aucunement la forme de la tarification.

C'est pourquoi nous entendons constamment réclamer dans les Chambres le rachat des chemins de fer, sans qu'on nous explique en quoi différeront les tarifs futurs de l'Etat d'avec les tarifs actuels des compagnies. On critique bien tels tarifs spéciaux, tel cas déterminé, mais la théorie d'ensemble est à faire.

Voici, d'après M. Ulrich, l'idée primordiale d'où découlent les principes différents de l'exploitation des chemins de fer par des compagnies privées ou par l'Etat (1) :

« La satisfaction des besoins économiques peut résulter de trois principes d'administration différents :

« 1° Le principe de la gratuité ou de la participation générale aux avantages. — Dans ce cas, l'économie publique prend à sa charge les frais d'une institution ou d'une mission, entièrement avec les revenus généraux, sans demander à celui qui en retire les avantages le recouvrement des dépenses qui en résultent ».

Ce système, appliqué aux routes, aux services qui garantissent la sécurité des personnes et des propriétés,

(1) Ulrich, *op. cit.*, p. 15.

ne peut s'étendre aux transports par chemins de fer, en raison du coût élevé de l'opération de transport, et dans la crainte d'une multiplication inutile des transports eux-mêmes. Restent donc les deux modes suivants :

« 2° Le principe des droits fiscaux. — Dans ce cas, la
« collectivité prélève pour l'accomplissement d'une mis-
« sion ou le droit à l'usage d'une institution publique,
« une taxe spéciale de ceux à qui elle a été utile ou en
« ont été la cause. Cette taxe se nomme redevance ou
« droit. Elle est perçue exclusivement par les soins de
« l'autorité publique, et cela, ni suivant la valeur de cha-
« que service rendu pour chacun de ceux auquel il est
« rendu, ni suivant la dépense faite dans chaque cas,
« mais suivant une cote mal taillée fixée pour chaque
« service de même nature, de telle façon que le montant
« des taxes perçues serve à couvrir les frais occasionnés
« par la totalité. Il n'est pas nécessaire que ce total soit
« justement égal à celui des frais ; il peut le dépasser ou
« lui être inférieur. Dans le dernier cas, on revient au
« système de la jouissance gratuite des biens ; dans le
« premier, l'on se rapproche de l'impôt. Les exemples
« sont les frais de justice et des administrations publi-
« ques, les taxes postales, télégraphiques, scolaires,
« etc. »

« 3° Le principe de l'économie privée ou de l'indus-
« trie. — Il y a aussi dans ce cas une redevance perçue
« de celui à qui profite l'accomplissement de l'opération,
« mais elle n'est jamais fixée d'après une cote moyenne

« pour toutes les opérations du même genre, comme
« dans le cas du droit fiscal : elle est basée sur la valeur
« de chaque service pour chacun de ceux qui en profi-
« tent. Dans ce cas, il y aura toujours, non pas seule-
« ment le recouvrement des frais faits, mais un excé-
« dent le plus considérable possible (bénéfice net) suivant
« les principes de la concurrence privée. »

L'exploitation d'Etat est donc basée sur le prix de revient moyen, celle des compagnies sur la valeur du transport.

Telle est l'opinion généralement admise ; à notre avis, la caractéristique de l'exploitation d'Etat n'est pas seulement l'absence de bénéfices : elle réside dans le but à atteindre et consiste à produire des utilités et non des valeurs d'échange.

Nous examinerons successivement le système commercial des compagnies, le système « naturel » ou de taxation au prix de revient, et la tarification utilitaire.

CHAPITRE PREMIER

TARIFICATION PRIVÉE OU SYSTÈME COMMERCIAL

§ 1. Exposé théorique. — § 2. Elévation et instabilité des taxes. —
§ 3. Multiplicité des taxes. — § 4. Du principe de l'égalité des taxes.

§ 1. — Exposé théorique.

Le système des compagnies privées est contenu tout entier dans la formule que M. Solacroup a rendue célèbre : « Faire payer à la marchandise tout ce qu'elle peut payer (1) ».

Il consiste à déterminer les taxes d'après la valeur individuelle de chaque transport, d'après les caractéristiques commerciales de chaque ligne de chemins de fer.

Il nous est facile, ayant exposé les principes de création des tarifs, de déduire les conséquences de la formule de M. Solacroup ; il suffit pour cela de se rappeler que le maximum du prix que les compagnies peuvent

(1) « Il n'y a qu'une seule règle qui soit rationnelle, c'est de demander à la marchandise tout ce qu'elle peut payer ; l'impossibilité d'avoir un tarif uniforme est une impossibilité commerciale ». Déposition faite à la Commission des tarifs, séance du 5 juin 1879 (*Journ. offic.* du 31 décembre 1878, p. 12523).

demander pour un transport est égal à la valeur de ce transport, c'est-à-dire à la différence des prix de vente que présente l'objet transporté sur le marché expéditeur et sur le marché destinataire, et que ce maximum est une quantité essentiellement variable selon chaque marchandise et chaque lieu d'expédition.

Cela étant, les caractéristiques de la tarification privée seront la classification des marchandises d'après la valeur, et le principe différentiel, c'est-à-dire l'établissement de taxes différentes suivant les localités et les expéditeurs.

Les différences de taxation basées sur le prix de revient influenceront plus sur la forme des tarifs que sur leur taux; les barèmes kilométriques à base décroissante seront calculés plutôt pour attirer sur les rails le trafic à longue distance, ce qui est d'ailleurs très utile, que pour proportionner la taxe aux frais de transport. La règle de ne pas faire payer plus pour une distance moindre vient d'une mesure interventionniste; c'est à peine si les gouvernements ont pu obtenir son observation sur une seule ligne de chemins de fer, sans qu'il soit question de l'appliquer à un réseau entier.

Les différences de prix selon la vitesse du transport ne seront pas proportionnelles aux frais occasionnés par la vitesse, mais la réduction de taxe accordée aux transports effectués à petite vitesse est due, il faut le remarquer, non aux dépenses provenant d'un transport moins

rapide, mais à la possibilité pour le transporteur d'attendre qu'il y ait un certain nombre d'expéditions pour la même destination et de grouper ces envois, ce qui permet une meilleure utilisation du matériel.

Il serait tout à fait inexact de poser en règle absolue que le prix de revient des transports n'est pas pris en considération par les compagnies privées pour la détermination de leurs tarifs ; elles ont intérêt à provoquer les modes d'expéditions qui assurent la meilleure utilisation de leur matériel, et c'est pourquoi l'on rencontre aussi bien dans les tarifs de certaines compagnies que dans ceux de l'Etat les réductions de taxes par wagons ou trains entiers.

Seulement, le prix de revient n'est pas le régulateur, ni la base des tarifs, et toutes les fois que les compagnies auront le choix de fixer leurs taxes d'après la valeur individuelle ou le prix de revient du transport, elles choisiront naturellement ce premier mode de taxation.

Ce système peut paraître naturel et logique, si on considère chaque prix, isolément ; mais, au point de vue social, ce qu'il faut surtout observer, à cause de l'influence des tarifs sur la répartition géographique des richesses, c'est l'ensemble des tarifs de chemins de fer ; et, ainsi envisagé, le principe de taxation à la valeur est cause d'inégalités nombreuses. Le système commercial apparaît rationnel, si on l'apprécie du côté des compagnies, il l'est évidemment moins relativement à l'ensemble des expéditeurs.

Une autre conséquence du système de tarification privée est la multiplication des tarifs spéciaux : à vrai dire, ces tarifs sont la forme normale d'une tarification à la valeur, alors qu'ils demeurent l'exception pour la tarification de l'Etat.

Si le principe de faire payer à la marchandise tout ce qu'elle peut payer a pour conséquence une tarification individualisée, c'est parce qu'il est appliqué dans un milieu où la concurrence est locale : le même principe de la recherche du plus grand bénéfice, appliqué dans les industries pleinement soumises à la concurrence permet néanmoins l'établissement d'un prix « courant ».

C'est donc en dernière analyse l'irrégularité de la concurrence qui est cause des inconvénients du système commercial, et non le principe même de ce système.

Nous avons vu quelles sont les conséquences d'une concurrence imparfaite. Ce sont : l'élévation et l'instabilité des taxes, leur multiplicité, leur inégalité, et l'exploitation des voies ferrées non conforme à l'intérêt général.

Nous examinerons successivement chacun de ces points. Le système commercial n'est appliqué nulle part, il est vrai, dans son intégralité, en raison des graves inconvénients qu'il présente, mais nous trouverons dans l'histoire de l'exploitation des chemins de fer aux Etats-Unis des exemples suffisants et probants.

§ 2. — Élévation et instabilité des taxes.

Le haut prix des transports résulte du monopole des compagnies. Partout où ce monopole sera réel, les taxes seront plus élevées qu'ailleurs. Le trafic local, exception faite du trafic de banlieue, est taxé plus fortement que le trafic commun à plusieurs compagnies ou que les relations internationales. De 1901 à 1903, les tarifs américains ont subi une hausse de 0,013 cents, en moyenne ; mais si l'on décompose cette élévation des taxes selon la nature du trafic, on voit que les transports internationaux concurrencés n'ont été que légèrement surtaxés, tandis que l'augmentation porte sur un cinquième seulement du trafic, et se traduit, sur certaines lignes par une surtaxe de 0,25 et 0,30 cents (1).

Pratiquement, l'élévation du taux des transports rencontrera divers obstacles.

L'imperfection du monopole : dans leurs guerres de tarifs, les compagnies transportent non pas au prix de revient moyen, mais au prix de la tonne en sus, ou à perte.

Puis, nous avons vu que le tarif avantageux n'est pas le tarif maximum : il se produit ici un phénomène analogue à celui observé pour les trusts, cartells, syndicats : « L'intérêt bien entendu d'un trust est d'abaisser son

(1) Cf. *Revue économique internationale* ; A. Viallate, *La question des chemins de fer aux Etats-Unis*, t. IV, novembre 1906, p. 349.

prix jusqu'au point, variable suivant les produits, où le débit correspond au plus grand bénéfice, point qui peut être très bas pour les articles susceptibles de se répandre dans de très larges couches de consommation (1) ».

Malgré les coalitions de chemins de fer, les prix ont subi aux Etats-Unis, une diminution graduelle (2).

D'autres motifs, plus indirects mais non moins forts, pousseront les compagnies à établir des taxes modérées : ces causes tiennent à la répercussion des prix de transport sur l'activité économique du pays, à l'utilité sociale des transports.

La prospérité de la région traversée par une ligne de chemins de fer est la cause principale de l'activité des transports, comme le taux des tarifs est une cause de la prospérité d'une région, si bien que les compagnies, pour obtenir un trafic intense seront amenées à diminuer leurs taxes afin d'assurer aux commerçants et aux industriels les conditions de concurrence favorables à leurs transactions. Ainsi, pour toutes les industries de transformation, si les compagnies veulent avoir des transports de produits manufacturés, elles devront nécessai-

(1) Bourguin, *Les systèmes socialistes*, op. cit., p. 158.

(2) Les prix moyens de la tonne-mille sont les suivants :

année 1867, cents: 1,92	année 1899, cents: 0,724
— 1870 — 1,88	— 1900 — 0,729
— 1880 — 1,23	— 1901 — 0,750
— 1890 — 0,94	— 1902 — 0,757

et 0,763 en 1903 ; la hausse des dernières années aurait pour cause l'élévation du prix de revient.

rement assurer la pénétration des matières premières dans les localités qu'elles desservent (1).

La formule de M. Solacroup doit donc s'interpréter ainsi : Faire payer à la marchandise tout ce qu'elle peut payer, sans toutefois mettre obstacle aux transports possibles.

Ces restrictions indiquées, l'élévation des taxes reste bien l'une des caractéristiques du système commercial. l'idée de lucre étant à la base de toute société commerciale, économiquement comme juridiquement parlant.

L'instabilité des taxes provient de l'instabilité de la concurrence entre compagnies de transports, et de la variabilité des valeurs des marchandises, tant au lieu d'expédition qu'au lieu de destination.

Voici quelques chiffres concernant les prix de transport aux Etats-Unis, d'après le tableau qu'Albert Finck, président de l'Union des lignes de l'Est, a dressé relativement à la fluctuation des taxes pour les transports ordinaires entre New-York et Chicago, du 1^{er} janvier 1862 au 22 juin 1883. L'intervalle de temps le plus long sans modification est de un an et demi, du 15 février 1878 au 22 septembre 1879. On en compte deux pour les années 1864 à 1867, 1874, 1879 et 1881 ; trois pour 1862, 1863, 1868 et 1872 ; quatre en 1873, 1876, 1877 et 1882 ; cinq en 1875 ; neuf en 1870 ; onze en 1871, et vingt en 1869. Le 18 février 1860, les prix de la première classe

(1) On estime qu'il faut huit tonnes de matières premières pour obtenir une tonne d'acier, et 15, pour obtenir une ~~tonne~~ de tissus.

varient de 188 à 45 cents ; ils tombent à 40 cents le 24 février, pour remonter à 160 cents le 15 mars et à 188 le premier juillet. Ils sont à 25 cents le 7 août ; la navigation est suspendue en novembre (1).

En 1868, de Chicago à New-York, le tarif des marchandises de la première classe était de 1 d. 88 (9 fr. 40) par cent livres et de 0.82 (4 fr. 10) pour celles de la quatrième classe. Nous venons de voir que dans l'été 1869, les marchandises de toute nature payent 0,25 cents (1 fr. 25) (2).

On se demande en présence de telles oscillations, ce que devenait la sécurité des transactions commerciales tant réclamée en Europe.

En Angleterre, les guerres de tarifs n'ont pas eu cette importance, grâce au fonctionnement d'une chambre de liquidation (Clearing-House) (3) ayant des agents locaux aux points de jonction pour effectuer les décomptes de trafic, établir un contrôle sérieux et faire respecter les conventions relatives au trafic des compagnies. Les statistiques anglaises ne permettraient pas d'ailleurs une comparaison facile des divers prix.

En France, des prescriptions légales empêchent ces modifications, en fixant le délai minimum d'application des tarifs.

(1) Cité par Ulrich, *Traité des transports*, p. 94.

(2) Cf. Hadley, *Le transport par les chemins de fer*, p. 122.

(3) Cf. E. Chalon, *Notice sur le Railway's Clearing house*, Pont-Saint-Maxence, 1894, 1 broch. in-8°, 20 p.

vitesse et, en petite vitesse, les taxes par tête ou par pièce ; l'unification des marchandises à la tonne n'existe que pour la classification et non pour les prix ; quant aux tarifs spéciaux, l'unité consiste uniquement dans le classement sous des numéros identiques des marchandises taxées.

Si l'on se souvient des complications que produisent dans le calcul des taxes l'introduction d'un prix ferme ou d'un tarif spécial, la clause des stations non dénommées et celle de la soudure des tarifs, on trouvera juste sans doute l'appréciation suivante de M. de Kaufmann, dont les conclusions de son livre sur la politique française en matière de chemins de fer sont cependant tout à fait favorables à la France :

« Depuis les conventions de 1883, les compagnies de chemins de fer, soit de leur plein gré, soit forcées par les circonstances, ont fait des efforts répétés pour arriver, d'accord avec l'administration des travaux publics, à une tarification simple et uniforme ; elles ont supprimé tout ce qu'il y avait de choquant dans leurs taxes.

Elles ont réussi à satisfaire le public. Elles ont pu — et cela est très important au point de vue économique — favoriser la production française.

Et, cependant, on est surpris de voir comment le public accepte encore cet échafaudage de taxes embrouillées, étayées de frais accessoires multiples et de surtaxes revêtant les formes les plus diverses. Dans tout autre pays, cet ensemble de tarifs apparaîtrait comme une tra-

casserie insupportable. En France, on ne récrimine pas, parce que la tarification a fait des progrès considérables depuis quelques années.

« De plus, le Français, habitué aux règles administratives les plus étroites, a une patience qui surprend ceux qui connaissent l'ardeur et la vivacité de son tempérament (1) ».

La déposition de M. Noblemaire, directeur du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, à la commission des frais accessoires de 1889 est fort instructive à cet égard :

« Quand un agent d'une compagnie doit calculer la taxe due pour un transport donné, il commence tout naturellement par déterminer l'itinéraire le plus court, ce qui est facile, et quand cet itinéraire est connu, il

(1) *Op. cit.*, p. 453 ; et, ailleurs, p. 471 :

« Ces exemples, qui montrent la diversité des tarifs français, leur confusion, leur défaut de clarté, malgré les nombreuses tentatives d'amélioration, sont une preuve de l'impossibilité qu'il y a de donner une vue d'ensemble des tarifs généraux de marchandises à base décroissante et de faire une étude comparée des tarifs communs et spéciaux. Deux causes principales augmentent cette difficulté : tout d'abord, les frais accessoires, actuellement invariables quelle que soit la distance, ne sont pas proportionnés aux expéditions et aux transports ; ils rendent impossible la comparaison de deux perceptions de taxes. D'autre part, l'application des tarifs généraux varie avec les réseaux, et donne lieu à un grand nombre d'exceptions, particulières à chaque Compagnie, qui frappent les marchandises de grand trafic, comme les matériaux de construction, les engrais naturels ou chimiques, les cokes et les houilles, les fers, aciers, métaux, les matières colorantes, les céréales, les produits alimentaires, le bois, la tourbe, le bétail, les matières textiles, etc.

« Toutes ces marchandises profitent de tarifs spéciaux absolument impossibles à comparer, et qui ont pour effet de favoriser le trafic entre des points déterminés. »

arrive sans peine à calculer le prix le plus réduit correspondant à cet itinéraire. Mais, avec le texte de la commission, une fois ce travail fait, l'agent n'aura accompli que la moindre partie de sa tâche. Il faudra qu'il recherche s'il n'existe pas, par un itinéraire détourné quelconque, une voie plus économique pour l'expéditeur. Etant donnée l'extrême complexité des tarifs, obliger les agents des compagnies à résoudre un tel problème, c'est les condamner à un véritable travail de Pénélope ».

Ce à quoi M. Waddington, chargé du rapport général de la Commission répondait :

« Nous ne sommes pas loin de partager les craintes de l'honorable directeur du P.-L.-M.; mais si travail il y a, nous trouvons plus logique et plus juste de l'imposer aux agents des compagnies qu'au public ».

Le Comité proposait d'imposer aux compagnies elles-mêmes la recherche du tarif le plus réduit (1).

Il est nécessaire toutefois de remarquer que bien des différenciations de taxes ne sont pas particulières à l'exploitation privée, et qu'elles sont conformes à l'intérêt général : tel le principe différentiel appliqué à la distance. Mais il est évident que cette complication des tarifs permet l'introduction de taxes de faveur, dans les Etats

(1) Ministère des Travaux Publics : Comité consultatif des chemins de fer. Commission des frais accessoires. (Instituée par dépêche ministérielle du 24 janvier 1899). Imprimerie Nationale, 1 vol. in-f°, page 27.

où les compagnies ne sont pas contrôlées rigoureusement par le gouvernement.

§ 4. — De l'égalité des taxes.

« L'inégalité dans l'établissement des prix de transport est toujours liée, dans une certaine mesure, à la tarification privée, à la classification à la valeur et aux tarifs différentiels (1) ».

Le jugement d'Ulrich est exact, nous venons de le voir, si, par inégalité des tarifs on entend leur diversité et non leur injustice, car on peut très bien concevoir une tarification équitable quoique basée sur la valeur du transport et le principe différentiel. Les expéditeurs admettraient fort bien, par exemple, la décroissance du taux kilométrique des barèmes, si les mêmes barèmes étaient appliqués dans toutes les circonstances.

Mais, qu'est-ce que l'égalité en matière de tarifs ?

La notion d'égalité varie évidemment pour les expéditeurs et pour les compagnies.

Si l'on consulte les rapports des chambres de commerce françaises, on peut noter deux tendances contradictoires dans la forme, mais ayant en somme le même but : les commerçants veulent que les mêmes barèmes soient appliqués sur le territoire entier, quelle que soit la région traversée par la voie ferrée, quelle que soit la marchandise transportée : le vin ne doit pas payer

(1) Ulrich, *op. cit.*, p. 87.

plus cher que le blé. Ce serait la condamnation de tous les tarifs spéciaux.

D'autres expéditeurs recherchent l'égalisation des prix par rapport aux conditions de la concurrence sur les marchés de consommation (1). Telle est l'idée du législateur français, en répartissant nos ports en sections, par littoral et par réseau, et ordonnant l'application des mêmes prix pour les tarifs de transit et d'exportation. Ces deux tendances ont le même but, celui de soustraire à l'aléa le prix de transport, afin que cet élément du prix de vente des marchandises, souvent important, ne soit plus soumis aux compétitions et à la concurrence : la diminution des prix de vente doit résulter de réductions dans les frais de production et non de démarches faites dans les bureaux des compagnies de chemins de fer.

Les compagnies de chemins de fer ont une autre notion de la fixation des prix, M. A.-B. Stickney, président du Chicago Great Western Railway reconnaît bien à l'Etat un droit d'intervention en matière de tarifs, en raison du caractère spécial des compagnies ; celles-ci « sont des organes créés dans le but d'exercer une fonction ou prérogative du souverain, avec sa licence ou comme son agent, et sous réserve de son contrôle ». La taxe ne doit donc pas être considérée comme le prix d'un

(1) « Oui, la solution idéale de la question des transports serait que, quant aux prix tout au moins, tous les points producteurs du globe fussent à égale distance des marchés. »

Cf. L. Limousin, *Théorie commerciale des tarifs de chemins de fer*. Paris, Guillaumin, 1886, 1 broch. in-18, 24 p.

service rendu ; mais, si l'Etat doit s'assurer que les taxes sont raisonnables, c'est dans leur ensemble et non dans leur particularité : il faut juger de l'équité de la rémunération perçue par les compagnies, en rapprochant le total de leurs recettes du total de leurs dépenses (1). Pour le reste, les compagnies doivent rester libres. Elles en ont abusé.

Ces deux théories, celle des commerçants comme celle des compagnies américaines, nous paraissent exagérées. Il est nécessaire de distinguer dans les tarifs ceux qui favorisent un individu, une région ou une catégorie de marchandises.

La ristourne, ou tarif de faveur accordé à un seul expéditeur, est certainement contraire à l'équité : il est illégal dans tous les pays.

Il n'en est pas ainsi des tarifs de faveur régionaux : le législateur n'a pas osé les condamner en bloc ; seulement, avec le système des compagnies privées, les régions favorisées des chemins de fer seront celles que des voies navigables avantagent déjà. Les neuf dixièmes des prix fermes et tarifs exceptionnels, en Europe où les guerres de tarifs n'existent plus, sont dus à la concurrence de la batellerie ou de la navigation (2).

(1) Stickney : La situation légale des compagnies de chemins de fer et les bases de leur tarification au point de vue américain. — Qu'est-ce qu'une taxe rationnelle ? — Limites du droit des Etats d'intervenir dans la fixation des taxes. — *Bulletin du Congrès international des chemins de fer*, octob. 1896, p. 1.215.

(2) Colson, *Revue politique et parlementaire*, 10 août 1905, p. 359.

En réalité, la cause de ces inégalités est imputable en grande partie à la création même de la voie ferrée : c'est le but de la ligne de chemins de fer que de faire naître la concurrence, et c'est la concurrence nouvelle qui suscite les réclamations des commerçants (1).

On ne peut pas non plus condamner les taxes réduites suivant les catégories de marchandises transportées : en favorisant le transport des produits de peu de valeur, des matières premières et produits bruts, les compagnies ont une tarification conforme à l'intérêt national, et l'Etat comme les sociétés privées sera amené à faire des distinctions selon les marchandises.

La tarification à la valeur peut donc être équitable, en théorie. Il n'en a pas été ainsi, en pratique.

Les compagnies françaises ne peuvent servir ici d'exemple probant : tous leurs tarifs sont homologués par le ministre des Travaux publics, et par conséquent revêtus du visa officiel. C'est au gouvernement à exami-

(1) Opinion du min. anglais Mundella. Cf. Raynal, discours du 22 mars 1886 :

« L'inégalité des tarifs, au point de vue des distances, est une conséquence nécessaire de la concurrence ; elle est, en outre, un élément essentiel de l'entreprise des transports, c'est-à-dire que le principe qui dirige une compagnie de chemins de fer dans la fixation de ses taxes doit être celui-ci : établir des tarifs destinés à créer un trafic et permettant aux produits d'une région de faire concurrence à ceux d'une autre région sur un marché commun. Le pouvoir pour les Compagnies d'établir des taxes spéciales a donc pour effet de développer un commerce qui n'existerait pas sans cela, et il est tout-à-fait évident qu'une partie du commerce anglais a été créé et se développe grâce aux tarifs spéciaux. »

ner les taxes au point de vue de leur égalité ; c'est à lui qu'incombe la responsabilité de juger de leur équité, et les compagnies ont une position très forte en raisonnant ainsi : vous trouvez nos tarifs inégaux, pourtant l'Etat les a jugés inévitables et commandés par les conditions topographiques de la ligne, puisqu'il les a homologués.

Les tarifs individuels sont rares en France : on peut en trouver cependant quelques exemples, sous forme de réductions accordées à des propriétaires d'embranchements, en échange de facilités qu'ils donnent aux compagnies pour la fourniture des wagons (1).

(1) Cf. Commission des frais accessoires de 1899. Paris; Imp. Nationale, 1 vol. in-f°.

M. le Président demande si les Compagnies n'ont pas parfois, à titre gracieux et par pure faveur accordé à certains industriels la remise des droits de stationnement dont ils étaient passibles.

M. Sartiaux répond que le fait ainsi présenté n'est pas exact. » A la vérité, quand les intéressés demandent la détaxe des droits de stationnement, il est procédé à une enquête pour établir la matérialité des faits, et si l'intéressé est fondé à réclamer une indemnité à la Compagnie pour dommage ou pour toute autre cause, la Compagnie, à titre de transaction et pour éviter un litige, accorde la décharge totale ou partielle du réclamant.

Les Compagnies peuvent d'ailleurs se montrer tolérantes dans la période du chômage ; ce qu'il importe surtout, c'est d'avoir le matériel pendant les mois de trafic intense ; il s'agit moins en somme d'appliquer des principes rigoureux d'administration que de se plier aux exigences du commerce. (Enquête sur les frais accessoires, p. 235-236. Imp. Nationale, 1 vol. in-f°, 300 p., 1899.)

D° p. 141-142, 2^{me} session.

« Pendant le mois de novembre dernier, sous la menace d'une grève générale, les expéditions de houille sont montées à plus de 5.600 wagons par jour dépassant de 15 0/0 les moyennes de l'année précédente, alors que les expéditions étaient descendues au printemps et à l'été jusqu'à 2.800 wagons se traînant à 12 ou 15 0/0 des

Mais, aux Etats-Unis, la discrimination et l'inégalité des taxes égalent leurs instabilité : les tarifs varient autant de région à région que d'époque à époque. La ristourne y est fréquente ; elle provient surtout de la puissance économique considérable des trusts.

C'est ainsi que, le 13 avril 1907, la Compagnie du Standard Oil Indiana a été convaincue par la cour du district d'avoir obtenu de la Compagnie du chemin de fer *Chicago* des réductions illicites sur des transports d'huile entre Etats : le tarif payé par la Compagnie était de six cents par 100 livres, alors que le taux publié et déclaré à l'Interstate Commission était de 18 cents. En raison de la loi Hepburn qui frappe les ristournes d'une amende

au-dessous des moyennes de 1900. La navigation, impuissante comme toujours à fournir la plus petite augmentation de capacité, s'est contentée de hausser ses prix en laissant aux chemins de fer la totalité du tonnage supplémentaire à assurer et qu'il a réussi d'ailleurs à transporter au jour le jour, tout en faisant face à une campagne de betteraves plus active que l'année dernière. Pour les betteraves en particulier, la Compagnie établit d'avance pour chaque sucrerie qui veut bien s'y prêter, un plan de transport d'après les marchés qu'elle a passés, fixant les provenances, les expéditions quotidiennes de chacune d'elles afin de ne pas encombrer les gares sucrières ou les usines elles-mêmes qui ne pourraient digérer plus de tant de wagons par jour, les trains employés pour l'acheminement de ces expéditions, les trains employés pour le retour du matériel vide aux points de chargement...

« C'est là, dans cette entente intime avec l'industrie qu'est la véritable solution des fournitures du matériel exactement conformes aux besoins. »

On ne fait rien... que du contentieux et des procès... avec des droits opposés les uns aux autres. On fait du bon travail, c'est-à-dire qu'on économise du travail et par suite des dépenses stériles, avec des concessions réciproques. »

pour chaque cas délictueux, l'Oil Standard peut être condamné à 146 millions d'amende pour les 1.463 chefs d'accusation relevés, s'ils sont confirmés en appel.

Ces tarifs de faveur sont couramment employés de l'autre côté de l'Atlantique. Il semble d'ailleurs que le législateur américain n'ait pas pris le meilleur parti pour faire cesser ces discriminations. L'intervention fédérale porte principalement sur deux points : détruire les coalitions, abolir le favoritisme.

Si la concurrence pouvait être complètement rétablie, certes, les tarifs pourraient redevenir des prix courants normaux ; mais la chose est impossible, et, exception faite des ristournes, la concentration des chemins de fer est plutôt faite pour assurer l'égalité des taxes.

Au fur et à mesure que le législateur édicte des lois contre certaines formes d'associations des lignes de chemins de fer, les directeurs des compagnies en trouvent d'autres.

Les premières coalitions, jusqu'à la formation des *trunk-lines*, furent des fusions de compagnies qui, si elles furent causes de guerres de tarifs et de discriminations « effrayantes » (1) eurent au moins le résultat de constituer des réseaux géographiques plus homogènes ; c'était le système de Scott et de Vanderbilt. Les associa-

(1) Cf. Hadley, *Le transport par les chemins de fer*. Paris, Guillaumin, 1887, 1 vol. in-8°, pp. 96 à 130.

Viallate, *La question des chemins de fer aux Etats-Unis*. — *Revue économique internationale*, novembre 1906, p. 349.

tions avaient pour but extérieur de conclure des conventions entre diverses sociétés pour permettre les longs parcours sans transbordements.

Avec les *fast freight lines*, on charge une tierce compagnie des transports à longue distance, au moyen d'un matériel spécial, et contre paiement de péages ; l'exploitation comporte non seulement le transport des voyageurs par express, mais aussi celui des marchandises. Seulement, les directeurs des compagnies de chemins de fer accordent des tarifs si réduits aux *fast freight lines*, que celles-ci s'enrichissent aux dépens des chemins de fer, au grand profit des directeurs, actionnaires de la *fast freight line*.

Ces abus reconnus, on remplaça ce type d'association par une *coopérative fast freight line*. La société tierce chargée du transport proprement dit est supprimée : ce sont les wagons des chemins de fer eux-mêmes, d'une couleur spéciale, qui font le service. La coopérative fait l'office d'une *clearing house*, n'est qu'un organe de comptabilité et n'a aucune recette. Le contrôle est rendu ainsi moins onéreux pour les transports communs : l'Erie fit de ce chef une économie de 9 à 3 % sur ses dépenses de contrôle. Seulement, les agents de la coopérative, maîtres du matériel, favorisent ceux qu'ils veulent pour la livraison des wagons.

C'est alors qu'apparaissent les *pools*, dont le premier important fut celui de Chicago-Omaha, réunissant les trois lignes concurrentes entre ces deux villes. Le par-

tage de trafic donna de bons résultats, les transports étant assez nombreux pour elles trois. Les pools prirent des formes diverses pour assurer soit le partage du trafic, soit la division territoriale du champ d'exploitation, soit le partage des bénéfices.

L'action des pools fut si démoralisante que le législateur dut intervenir, surtout lorsque l'institution atteignit les *trunk-lines*. L'interstate commerce act de 1887 dirigé contre les pools fut la première mesure fédérale énergique.

La loi déclare la ristourne illégale ; condamne les réductions qui favorisent une localité ou une région ; établit la clause des stations non dénommées (*long and short haul clause*) ; ordonne la publicité des tarifs ; n'autorise les relèvements de taxes que dix jours après leur publication, et les abaissent que trois jours après. Les contraventions sont punies d'une amende maximum de 5.000 dollars par faute et d'un emprisonnement de deux ans au plus.

En outre, la loi décide la création d'une commission dite *interstate commerce commission*, dont les membres sont nommés par le président de la confédération sur avis du sénat ; cette commission peut vérifier la gestion de tous les comptes des compagnies, se faire présenter tous livres, etc. Les expéditeurs peuvent lui signaler les faits illégaux, même quand le plaignant ne subit pas de préjudice immédiat. Si, après vérification du fait, la compagnie refuse de se soumettre à l'injonction de la

commission, cette dernière peut elle-même porter plainte devant la cour de justice compétente.

Mais la loi de 1887 resta sans effet, ainsi que les suivantes : loi Elkins de février 1903, loi Hepburn du 25 juin 1906.

Les amendes pour perception de taxes réduites illégales sont portées à 20.000 dollars tant pour les compagnies que pour les expéditeurs, pour chaque délit. Les directeurs peuvent être poursuivis criminellement et condamnés à la prison. Mais, toujours, les compagnies de chemins de fer croissent en puissance, et les tarifs de faveur sont toujours appliqués.

Seulement, les réductions de taxes sont faites par des moyens détournés, plus difficiles à constater. Les industriels qui font circuler leur matériel sur les voies (par exemple des wagons réfrigérants), reçoivent des allocations sous forme de détaxe ; de même pour les embranchements particuliers, qu'on livre, pour la forme, à la circulation publique, afin de permettre un partage de recettes équivalant à la ristourne. Ou bien ce sont des erreurs dans la classification des marchandises et dans le décompte du poids, ou des accords oraux.

L'existence de la concurrence entre les compagnies ne peut que pousser aux guerres de tarifs et aux ristournes ; le monopole conventionnel ou légal est le seul remède à l'inégalité des taxes.

CHAPITRE II

LA TARIFICATION D'ÉTAT ET LE SYSTÈME NATUREL

Caractères distinctifs de la tarification d'Etat. — La tarification au prix de revient et ses conséquences : uniformité et bases scientifiques des tarifs. — Le système naturel d'Alsace-Lorraine.

L'exploitation des chemins de fer selon les principes de l'exploitation publique diffère de leur exploitation selon les règles de l'économie privée :

1° Parce que l'Etat considère le transport des marchandises au point de vue général de la circulation des richesses, comme étant une opération nécessaire entre les diverses étapes de la production des richesses à leur consommation, parce qu'il tient compte à la fois des conséquences économiques des tarifs et de leur rendement financier, ce qui le conduit à admettre sur ses rails certains transports de marchandises, non dans le but d'en retirer un bénéfice, mais dans l'intérêt social, transports que les compagnies se refuseraient à effectuer ;

2° Pour les transports que les compagnies effectueraient, parce que l'Etat envisage les chemins de fer comme un service public, non comme une entreprise

commerciale, et qu'il les administre selon les règles d'administration publique.

De cette conception du rôle des voies ferrées résultent les conséquences importantes suivantes pour la tarification :

1° La création de tous tarifs ayant pour but le développement de la richesse nationale :

Tarifs d'exportation, pour encourager la production par la réduction du prix des expéditions à l'étranger ou pour diminuer les charges douanières imposées par les pays voisins (1); tarifs de transit pour le développement des ports et de la marine marchande ; tarifs d'importation ou tarifs intérieurs pour faciliter le transport des matières premières et des produits bruts (2); transports effectués même à perte, pour soutenir les débuts d'industries naissantes (3).

(1) Cf. les conventions entre l'Etat allemand et les compagnies de navigation : les tarifs de chemins de fer constituent de véritables primes à l'exportation. Les accords sont le plus souvent tenus secrets.

(2) Cf. art. 45 et 46 de la Constitution allemande sur le transport des houilles, cokes, engrais, et la réduction des prix de transport en cas de renchérissement des vivres. — Ainsi que les prescriptions françaises en cas de hausse du prix du blé.

(3) « Nous avons été conduits à transporter certains articles à un prix inférieur au minimum, au tarif d'un pfennig... uniquement pour faire renaître et mettre en activité des branches d'industrie. Nous avons, par exemple, un article qui, par suite de son développement croissant en Allemagne, est maintenant exporté en France et en Belgique, et qui est une brique faite de pierre ponce en poussière, et que nous transportons à $\frac{3}{4}$ de pfennig. Nous avons la conviction au début, qu'à ce prix, nous couvririons à peine nos frais : mais, dès que cet article a été acclimaté, le tarif d'un pfennig a été possible

De ce que l'Etat considère les transports comme un service public résulte que la rémunération des services rendus aux expéditeurs sera basée d'après les règles de l'administration publique, c'est-à-dire que les transports seront taxés d'après le prix de revient moyen des transports et non d'après la valeur du service rendu aux usagers de la voie ferrée.

La tarification au prix de revient a pour conséquences : la simplicité, l'uniformité des prix, la taxation des marchandises d'après l'utilisation du matériel et non d'après la nature des marchandises.

La simplicité et l'égalité des taxes est mieux réalisée avec une tarification d'Etat qu'avec une tarification privée, en raison de la disparition de quelques-unes des causes de différenciation des taxes spéciales à l'exploitation des chemins de fer par des compagnies privées.

Tandis que les compagnies, libres d'établir leurs tarifs, ne se soucient nullement de l'uniformité de leurs tarifs avec les réseaux voisins, l'Etat peut réaliser l'unité de direction de l'exploitation commerciale : les taxes ne varieront plus de réseau à réseau et seront les mêmes

pour le transport. Dans un district de plusieurs lieues carrées, au grand avantage des environs d'Andernach, à Neuwied-Coblenz et Boppard, nous avons créé une industrie nouvelle qui est déjà très florissante. »

Déposition Rennen à l'enquête des tarifs allemands de 1875.

pour toute l'étendue du territoire, sans distinction entre les tarifs intérieurs et les tarifs communs.

La tarification à la valeur est une taxation individualisant les transports, entraînant une complication extraordinaire des tarifs, ainsi que nous l'avons déjà remarqué. La tarification au prix de revient, d'après une « cote mal taillée », est uniforme ; le prix de revient de chaque transport est différent, il est vrai, et, par suite, certains transports seront taxés plus ou moins que leur coût réel, mais c'est là l'application de l'idée de solidarité contenue dans la notion de service public. Il en est de même pour la répartition des fonds nationaux entre les départements : certains d'entre eux reçoivent plus de la collectivité qu'ils ne lui ont donné.

Partout où la nationalisation des chemins de fer fait disparaître une concurrence, soit de canaux, soit d'autres lignes de chemins de fer, des inégalités de tarifs cessent.

Enfin et surtout, les inconvénients des classifications des marchandises d'après la valeur, spéciales à chaque réseau privé sont évités par l'abandon de ce principe de taxation.

Quelles seront alors les principes de différenciation des taxes ? L'Etat pourra conserver toutes celles de la tarification privée qui sont basées sur le prix de revient, sur l'utilisation du matériel : distance parcourue, poids des marchandises, vitesse du transport.

Les expéditeurs payeront plus pour une distance plus grande; les barèmes pourront être à bases kilométriques décroissantes, à condition d'être appliqués sur toute la surface du territoire national.

Des réductions seront consenties pour les expéditions par wagons complets, parce que le prix de revient de ces transports par masse est plus économique.

La distinction du trafic en grande et petite vitesse sera également conservée pour permettre une meilleure utilisation du matériel.

L'unification des tarifs doit être réalisée non seulement dans la forme, mais dans le fond. Les variations de tarifs, leur classification seront identiques sur tout le territoire; il doit en être de même des prix.

En pratique, la tarification d'Etat ne pourra pas s'appliquer dans toute sa rigueur mathématique : les deux obstacles principaux seront la nécessité d'amortir le capital d'établissement des voies ferrées, c'est-à-dire de fixer les taxes au prix de revient moyen et non au prix de revient partiel, et l'obligation, pour couvrir ces charges, de taxer certaines catégories de marchandises d'après leur valeur.

Puis l'exploitation d'Etat suppose le monopole absolu des chemins de fer, ce monopole n'existe pas pour les relations internationales qui resteront soumises aux règles de la tarification à la valeur.

Un premier essai de tarification d'après le prix de revient fut tenté en Allemagne pour le chemin de fer d'Etat du Nassau (1). Le tarif ne comprenait que les distinctions suivantes : la grande et la petite vitesse, la distance, le poids (expédition de détail ou par wagon de 5 ou de 10 tonnes), l'encombrement des marchandises. La nature de la marchandise n'était pas prise en considération.

Ce tarif fut remplacé par un tarif semblable à celui d'Alsace-Lorraine.

L'application aux chemins de fer d'Alsace-Lorraine de la tarification d'après le prix de revient fut une conséquence indirecte de la guerre franco-allemande : l'administration des chemins de fer allemands avait pris possession des voies ferrées avant la conclusion de la paix. Elle disposait d'un personnel allemand ne connaissant pas les tarifs de la Compagnie de l'Est pour remplacer la majorité du personnel français qui avait quitté le pays. D'autre part, la population française ne connaissait pas les tarifs allemands.

Il fut alors décidé d'établir provisoirement les taxes les plus simples possibles, et le tarif suivant fut adopté :

Marchandises de détail	7 cent. $\frac{1}{2}$
Wagons couverts	3 cent. $\frac{1}{2}$
Wagons découverts	2 cent. $\frac{1}{2}$

Ce tarif fut ensuite remplacé par un autre dont les dis-

(1) Ulrich, *op. cit.*, p. 221.

inctions furent les suivantes : grande et petite vitesse, wagon complet couvert de 5 tonnes, wagon complet couvert de 10 tonnes, wagon complet découvert de 5 tonnes, wagon complet de 10 tonnes, expédition de détail.

Un tarif spécial était adjoint pour des marchandises expressément désignées, par wagon de 10 tonnes, afin de se conformer aux prescriptions de l'article 45 de la constitution allemande. La location des bâches pouvait être consentie par les chemins de fer.

On voit que ce tarif à la capacité du wagon déroge déjà à la formule stricte de taxation d'après le prix de revient, tout d'abord par le tarif spécial, puis par la distinction du transport suivant qu'il est effectué en wagon couvert ou découvert.

Les frais de transport pour les chemins de fer étaient, il est vrai, différents suivant le coût des wagons, mais n'atteignaient certainement pas la différence des prix de ces deux modes de transport : la réduction par wagon complet était en effet de 50 ou de 15 % suivant la nature du wagon.

Les tarifs adoptés en Allemagne présentent actuellement beaucoup d'autres distinctions et un assez grand nombre de tarifs établis d'après la nature des marchandises. Leur simplicité et leur clarté est loin d'être atteinte par nos tarifs français ; il suffit pour s'en rendre compte de comparer la brochure contenant les tarifs d'Allemagne avec les in-folio du recueil Chaix. La supériorité de la tarification d'Etat est évidente sur ce point.

Nous ne croyons pas cependant que l'on doive caractériser l'exploitation d'Etat par la taxation au prix de revient. C'est la définir par sa forme extérieure et non par son but qui est d'établir des tarifs conformes à l'intérêt général, plutôt que lucratifs.

Nous avons dit plus haut que l'exploitation d'Etat se distinguait de la tarification privée : 1° par un mode de taxation différent pour les transports que les compagnies effectuent ; 2° par l'établissement de tarifs spéciaux provoquant des transports que les compagnies privées n'ont pas intérêt à susciter.

La définition de l'exploitation d'Etat par le prix de revient s'applique bien à la première catégorie de ces transports mais non à la seconde. Ce sont pourtant ces tarifs qui différencient nettement les deux modes de taxation.

Les grandes lignes de la tarification publique sont en effet les suivantes : un ensemble de tarifs généraux applicables à tout le territoire et à la majorité du trafic, tarifs qui peuvent être différents suivant la nature des marchandises, et même qui doivent l'être suivant que l'Etat juge plus ou moins utile le transport des marchandises dénommées ; puis, des tarifs spéciaux ayant chacun un but économique propre, qui doivent rester toutefois exceptionnels, sous peine de retomber dans les complications et les inégalités de la tarification privée.

Ces tarifs spéciaux, qui constituent des inégalités voulues dans la tarification, sont appliqués fréquemment en

Prusse et sont dénommés officiellement « tarifs applicables aux produits de l'agriculture et de l'industrie afin de faciliter les importations et exportations et de développer le commerce du pays ».

L'usage de ces tarifs *préférentiels* a été signalé par l'attaché commercial de l'Angleterre à Berlin, dans un rapport adressé à son gouvernement, dont on trouvera l'analyse dans la *Réforme économique* (1).

Ils ont pour but :

De favoriser certains centres de production, tel est le tarif réduit pour la houille expédiée de la Westphalie ou du bassin de la Ruhr sur Hambourg et la côte allemande ;

De faciliter l'exportation : tarif réduit du Levant, exportation du sucre en Suisse, du matériel roulant de chemins de fer en Roumanie, de l'amidon, du celluloïd venant de Silésie sur Hambourg et Stettin ;

De donner du fret à la marine marchande : transit du coton américain pour la Russie par les ports allemands de la Mer du Nord, transit du pétrole de provenance roumaine ;

D'encourager certaines industries : transport réduit du fer et de l'acier pour la construction des navires, tarif « des matières premières ».

C'est par l'emploi de ces tarifs *préférentiels* que la tarification d'Etat se distingue de la tarification privée.

Seulement, cette notion de l'exploitation d'Etat sou-

(1) N° du 29 novembre 1903, p. 1469. Cf. le tableau de la page 1471.

lève un problème assez grave. La différenciation des taxes selon le poids, la distance, la vitesse, repose sur des données tangibles, scientifiques, qui ne laissent aucune prise à l'arbitraire du gouvernement. En est-il de même des tarifs spéciaux ? Peut-on trouver le principe initial de formation des tarifs d'Etat, comme la valeur du transport est le principe général d'où découlent tous les tarifs des compagnies privées ?

C'est ce que nous rechercherons dans le chapitre suivant.

CHAPITRE III

LA TARIFICATION UTILITAIRE

La différence essentielle, selon nous, entre la tarification d'Etat et la tarification privée est la suivante :

Les compagnies établissent leurs tarifs pour faire rendre aux voies ferrées le maximum de *valeur* (1). L'Etat doit établir les siens pour obtenir le maximum d'*utilité*.

(1) Par valeur, nous entendons valeur d'échange. La valeur d'usage se confond avec l'utilité ou ne s'en distingue « que par une extrême subtilité ; » Cf. Bourguin, *La mesure de la valeur et la monnaie*, Paris, Larose, 1896, 1 vol. in-8°, p. 30.

BIBLIOGRAPHIE. — Favier, *Essai sur les lois du mouvement de traction et leur application au tracé des voies de communication*, Paris, Carilian Gueury, 1841, 1 vol. in-8° ; M. Legay, *Note sur la question de l'utilité des chemins de fer*, Paris, Dunod, 1896, 1 broch. in-8°. (extrait des *Annales des P. et Ch.*, 1896) ; Léon Leygue, *Les chemins de fer. Notions générales et économiques*, Paris, Baudry, 1892, 1 vol. in-8°, chapitre X., pp. 455-483.

— *Annales des Ponts et Chaussées*, 1892, tome I, premier semestre, pp. 217 à 485 ; Considère, *Utilité des chemins de fer d'intérêt local*, *id.*, 1894, 1^{er} semestre. Notes de MM. Considère et Colson, 1896, tome I ; Ledru, *Note sur l'utilité des chemins de fer d'intérêt local*. Cf. également les articles cités plus loin.

— *Réforme des chemins de fer*, 15 janvier 1879 (Vauthier). *Nouvelle Revue*, 1^{er} novembre 1879 (Level). *Journal des Economistes* (1^{er} novembre 1879).

La notion de valeur est bien la base de la tarification des compagnies privées : ceci ressort suffisamment de notre exposé de la technique des tarifs et de notre chapitre sur l'exploitation privée. C'est pour obtenir la valeur d'échange du service qu'elles rendent aux expéditeurs et aux voyageurs, sous forme de monnaie, que les transports sont effectués par les compagnies.

La notion d'utilité est bien la base du mode d'exploitation par l'Etat : si ce dernier construit des routes, frappe des monnaies, entretient des musées, ce n'est pas pour en retirer des bénéfices. Suivant la remarque de M. Bourguin, si on se place au point de vue social de la richesse publique « les choses considérées dans leur utilité spécifique constituent la richesse, et la notion de valeur d'usage reste seule debout (1) ». La production d'utilité doit donc être le but des tarifs d'Etat.

Or, en général, si on classe les marchandises ou les services rendus d'après leur utilité et d'après leur valeur, l'ordre des utilités ne concorde pas avec l'ordre des valeurs. S'il en est ainsi en matière de chemins de fer, les tarifs d'Etat seront différents des tarifs des compagnies ; l'Etat ne pourrait abandonner la maîtrise des tarifs que dans le cas où les mêmes taxes procureraient à la fois le maximum d'utilité pour le public et le maximum de valeur vénale pour les compagnies.

Cette dernière thèse paraît avoir été soutenue par

(1) Bourguin, *De la mesure de la valeur*, op. cit., p. 234 et suiv.

M. Colson dans son ouvrage *Transports et tarifs* (1).

Dans le passage que nous visons, M. Colson cherche à établir quelle est la conséquence, au point de vue de l'utilité d'une ligne de chemins de fer, de l'établissement soit d'un péage uniforme, soit de péages variables et fixés selon la valeur des transports ; l'utilité totale de la voie se chiffre par la somme des bénéfices du public et des bénéfices du concessionnaire. Après examen de l'effet des deux tarifs, sa conclusion est la suivante :

« La seule différence entre les deux régimes, c'est qu'avec le péage uniforme, la concessionnaire ne pouvait attirer un nouveau trafic qu'en abandonnant au public une portion de la taxe antérieure sur le trafic déjà acquis, tandis qu'avec le péage variable, il peut retenir cette taxe tout entière.

« Ainsi, l'analyse des faits montre que, si l'exagération des péages empêche une voie de communication de rendre tous les services qu'elle peut rendre, ce n'est pas en raison de l'élévation de la somme perçue sur les transports qui s'effectuent, mais bien en raison de l'obstacle que le péage met à ce qu'on effectue certains transports dont la valeur est supérieure à leur prix de revient et qui, par suite, seraient de nature à donner un bénéfice. Tant que l'on ne demande à une marchandise que ce qu'elle peut payer, les modifications de tarifs appliquées à cette marchandise modifient la répartition, entre le public et le concessionnaire, du bénéfice procuré par ce transport

(1) P. 179 à 189.

sans en modifier l'utilité totale. Mais, quand un peage exagéré rend impossible un transport qui serait utile, il y a là une perte sèche pour tout le monde, une diminution du service rendu par la voie existante, sans bénéfice pour personne... Les observations qui précèdent montrent qu'en théorie, pour tirer d'une voie de communication tout le profit qu'elle peut donner, sans diminuer les services qu'elle rend, l'objectif de celui qui la détient est naturellement de faire payer à chaque marchandise ou à chaque voyageur tout ce qu'il peut payer, sans demander à aucun plus qu'il ne peut payer ».

Ainsi donc, tant qu'on ne demande aux marchandises que ce qu'elles peuvent payer, l'abaissement de la taxe n'augmente pas l'utilité de la voie (1).

Cette théorie soulève quelques observations. Tout d'abord, il n'est pas indifférent que les bénéfices soient touchés par les compagnies ou par les expéditeurs, car

(1) En sens inverse, du même auteur :

« Il résulte de là que, si le péage est uniforme, l'intérêt du concessionnaire est d'accord, jusqu'à un certain point, avec celui du public, pour provoquer l'abaissement de ce péage. Mais cet accord cesse, lorsque l'abaissement a été poussé jusqu'au chiffre qui correspond, pour le concessionnaire, au maximum de recette. Au delà de ce point toute réduction nouvelle est favorable à l'intérêt général, puisqu'elle augmente les services rendus par la voie de communication ; mais elle constitue, de la part du concessionnaire, un sacrifice sans compensation. Enfin, pour obtenir le maximum d'effet utile, il faut supprimer complètement le péage, ce qui permet d'effectuer tous les transports valant plus qu'ils ne coûtent, mais en renonçant à tirer de ces transports aucune rémunération pour le capital consacré à l'établissement de la voie. »

Colson, *Transports et tarifs*, p. 63.

c'est l'entreprise de transports qui se développera au lieu des industries dont les produits sont transportés et ceci a une grande importance au point de vue de la répartition des efforts individuels dans les différentes branches de la production.

Puis, sans examiner la question de l'utilité dans tous ses détails, M. Colson ne tient pas compte, dans ce passage, de ce que l'on appelle l'utilité indirecte des transports, c'est-à-dire des divers avantages sociaux qui résultent du bon marché des transports (1). Cette utilité indirecte n'augmenterait-elle pas en admettant même simplement que les prix de transport soient abaissés dans les limites qui n'occasionnent qu'une répartition différente des bénéfices entre le public et le concessionnaire, sans changer l'utilité directe de la voie ?

Il nous semble donc qu'on peut affirmer que la concordance entre l'ordre des utilités et l'ordre des valeurs n'existe pas pour les prix de transport par chemins de fer, et qu'il faut taxer les marchandises différemment suivant que l'on poursuit le meilleur rendement pécuniaire ou le meilleur rendement utilitaire.

Mais, pour être posé, le problème d'une tarification utilitaire n'est pas résolu ; il se subdivise en deux : comment mesurer l'utilité d'une voie ferrée, et quel sera le tarif qui donnera le maximum d'utilité ?

(1) Cf. de Foville, *La transformation des moyens de transports et ses conséquences économiques et sociales*, Paris, Guillaumin, 1880, 4 vol. in-8°.

Ce problème étant extrêmement complexe, nous exposerons tout d'abord quelques-unes des théories qui ont été émises à ce sujet ; ce qui nous permettra, en en faisant la critique, d'essayer d'éclaircir quelques difficultés primordiales. En général, les économistes se sont peu occupés de cette question (1). On les trouve surtout exposées dans des mémoires d'ingénieurs des ponts et chaussées, publiés dans les annales de l'Ecole et dans quelques revues à l'époque de la discussion du plan Freycinet.

Nous ferons remarquer au préalable, qu'il y a lieu de distinguer *l'utilité directe*, provenant de l'économie réalisée sur les transports et *l'utilité indirecte*, « c'est-à-dire l'essor donné à la production et à la consommation (2) » ; puis *l'utilité relative*, qui résulte de la substitution d'un moyen de transport plus économique à une voie de communication moins perfectionnée d'avec *l'utilité absolue* qui est évaluée indépendamment du mode de transport préexistant (3).

Il n'existe pas de mesure directe de l'utilité des objets ou des services, il n'y a pas de commune mesure entre les diverses utilités comme l'est par exemple le mètre pour la mesure des distances. On ne peut donc évaluer

(1) Cf. Cauwès, *Traité d'Economie Politique*, tome IV, p. 18 et suiv.

(2) *Ibid.*

(3) « L'utilité *absolue* de l'ouvrage qu'il s'agit de construire, se compose de tous les avantages de ce genre qu'il est capable de produire, tandis que son utilité *relative* représente seulement la différence de ces avantages avec ceux que produit actuellement un autre ouvrage qui a la même destination. Favier, *op. cit.*, page 151.

l'utilité des choses que par des voies indirectes. En matière de chemins de fer, différents moyens ont été tentés pour résoudre le problème de la productivité des voies ferrées ; on l'évalue soit par l'économie réalisée sur le coût des transports, soit en totalisant les utilités supplémentaires que le transport donne aux objets transportés.

Nous exposerons tout d'abord quelques modes d'évaluation basés sur l'économie réalisée sur les transports. C'est la méthode employée par MM. Favier, de Labry, Marchal, Considère, Varroy, de Freycinet, etc.

Pour M. Favier (1) « les progrès de la richesse d'un Etat dépendent principalement de deux causes : la division du travail et l'emploi des forces naturelles ; ces deux causes dépendent elles-mêmes de la quantité des capitaux disponibles et de l'étendue du marché, c'est-à-dire de l'espace dans lequel le producteur peut acheter les matières brutes et vendre les produits fabriqués ». En conséquence « le but principal que l'ont doit se proposer dans l'administration et l'établissement des voies de communication, est de diminuer autant qu'il est possible les frais de transport à la charge du commissionnaire ou voiturier ». Tout péage qui sera établi

(1) *De l'exécution des travaux publics et particulièrement des concessions. Annales des Ponts et Chaussées*, année 1832, premier semestre, p. 1 à 31.

pour l'usage d'une voie de communication augmentant le coût des transports qui se feront sur cette voie diminuera d'autant son utilité ; un canal sur lequel le péage absorberait la totalité de l'économie des frais de transport qui se font par son intermédiaire serait inutile au commerce et à l'industrie.

Il en résulte qu'il faut autant que possible que le péage se rapproche de la gratuité, et cela n'est possible que lorsque l'ouvrage public est créé sur des fonds d'Etat. « En résumé, l'absence de tout péage ou la réduction du péage au taux le plus bas qu'il est possible, et dans la vue de pourvoir tout au plus aux frais d'entretien, est la condition nécessaire pour qu'un ouvrage destiné à l'établissement des communications produise les avantages que l'on doit en attendre. Cette condition pouvant être satisfaite quand les dépenses sont prises sur les fonds publics, et ne pouvant l'être que dans ce seul cas, il en résulte un motif puissant pour préférer ce mode d'exécution à tout autre ».

Il est le seul qui permette de faire participer à la prospérité générale les régions pauvres, avant l'heure où elles l'auraient pu avec le système des concessions.

« On reconnaît sans peine que, pour que cette opération ne soit pas onéreuse aux contribuables, l'économie obtenue annuellement sur le transport doit être au moins égale à l'intérêt du capital dépensé, augmenté des frais d'entretien ».

M. Favier appuie sa théorie de l'exemple suivant : le

coût de construction d'un grand canal de navigation est de 700.000 francs dont l'intérêt annuel est de 35.000 francs. L'entretien annuel est de 10.000 francs. Total des dépenses annuelles 45.000 francs. D'autre part les frais payés par le commerce pour le transport d'un tonneau de marchandises sur une lieue est de 1 franc sur les routes, de 0 fr. 13 sur le canal, d'où une économie de 0 fr. 87 par tonneau transporté sur le canal à une lieue.

« D'après ces données, on peut entreprendre sans perte pour l'Etat, un canal dans toute direction où la quantité de marchandises annuellement transportées par ce canal pourrait être égale à 45.000 francs : 0 fr. 87 soit 52.000 tonneaux ». Si le tonnage est plus considérable, l'Etat gagnera annuellement une somme égale au produit de 0 fr. 87 par le nombre de tonneaux excédant 52.000.

A considérer l'utilité d'une voie de communication pour la Société, un tonnage très minime autorise sa construction, alors que l'industrie privée ne saurait l'entreprendre (1). « Il me semble donc que l'idée de retrouver par le produit d'un péage les fonds dépensés est une vue fausse et qui ne peut qu'induire l'administration dans des erreurs très nuisibles au bien de l'Etat ». Si l'état

(1) D'après l'exemple de M. Favier, il suffit au point de vue social d'un trafic de 52.000 tonneaux. « En admettant les tarifs établis sur les derniers canaux et supposant seulement 10 0/0 de bénéfice, il faudrait que le transport s'élevât annuellement à 45.000 : 0.16 soit 309.000 tonneaux » pour que le canal devienne rémunérateur pour un concessionnaire, soit un trafic presque sextuple.

des fonds publics ne permet pas l'établissement des voies de communication, le Gouvernement doit surveiller le tarif qui doit être établi pour favoriser le commerce.

La théorie de M. Favier peut se résumer ainsi : l'utilité d'une voie de communication a pour mesure l'économie réalisée sur tous les transports effectués, économie résultant du nouveau moyen de communication. On la calcule en multipliant le nombre de tonnes transportées par la différence entre l'ancien et le nouveau prix de transport. Dès que ce produit — qui est bien différent de la recette en cas de péage — atteint les dépenses annuelles, amortissement compris, la construction est avantageuse pour la Société. Le maximum d'utilité correspond à un péage nul.

C'est une théorie de *l'utilité relative* et non de l'utilité absolue ; elle ne tient pas compte de l'utilité indirecte, et ne fait aucune distinction entre le trafic préexistant et le surcroît des transports provoqué par la réduction des taxes. Il n'est pas parlé des nécessités budgétaires, ni d'une application plus productive des fonds publics dépensés, possible dans une autre branche de l'activité de l'Etat, tous points que nous examinerons soigneusement après l'exposé des doctrines reposant sur le même principe.

La théorie de M. Marchal est également basée sur l'économie des frais de transport. Il ne croit pas possible d'arriver à une mesure exacte et mercantile de l'utilité des travaux publics, mais il prétend fixer le minimum de cette utilité (1).

« Le problème de l'utilité générale des travaux publics est insoluble parce qu'il y a un grand nombre de travaux qui produisent des effets moraux, hygiéniques, ou donnent satisfaction à des besoins sociaux, et ces divers genres d'utilités, bien que très réels, ne sont pas susceptibles d'évaluation numérique ». (Ex. : églises, hôpitaux, palais de justice).

« Mais, en ce qui concerne seulement les voies de communication, il nous semble qu'il y a une mesure possible du minimum d'utilité qui peut leur être attribué ».

Ce minimum est l'économie réalisée sur les transports en raison de l'établissement d'une nouvelle voie de communication : M. Marchal examine successivement la substitution des routes à des chemins de traverse, des canaux et des chemins de fer aux routes.

« Etant données les voies de terre, sur lesquelles les circulations en personnes et en choses sont à peu près connues, combien coûte actuellement ces circulations et combien coûteraient-elles si ces voies n'existaient pas, c'est-à-dire si les transports devaient s'effectuer par bêtes de somme, dans des chemins de traverse ?

(1) Marchal, *Etude sur la mesure d'utilité des voies de communication*, *Journal des Economistes*, 15 juin 1880, tome I, p. 348 et suiv.

« Etant donnés les voies navigables et leur circulation, les chemins de fer et la leur, combien coûtent les transports qu'ils effectuent, et combien coûteraient-ils, s'ils ne devaient s'effectuer que par les voies de terre ? »

D'après ses calculs, l'économie réalisée par les routes sur les chemins de traverse est au minimum de 0 fr. 70 par tonne ou par quatre voyageurs ; l'économie réalisée par les canaux et les voies navigables sur les routes est de 0 fr. 285 ; l'économie réalisée par les chemins de fer sur les routes est de 0 fr. 272.

Puis, il établit le prix de revient des routes, des canaux et des chemins de fer, le rapproche de leur utilité basée sur leur trafic et en déduit que le taux de placement des capitaux engagés dans ces travaux publics ressort à 62 % pour les routes, à 38 % pour les canaux et à 13 % pour les chemins de fer.

D'où sa conclusion :

« La question de productivité directe aux guichets des gares est bien secondaire en présence de l'accroissement de la fortune publique que procurent ces voies perfectionnées. »

M. Marchal prévoit une objection :

« A ce mode d'opérer on objectera de suite que le calcul repose sur une base fausse, en ce sens que si les voies de fer et d'eaux n'existaient pas, la circulation serait inférieure à ce qu'elle est réellement.

Nous admettons l'objection ; mais elle se traduit par un *a fortiori*. En effet, elle repose sur ce fait que la créa-

tions des voies de communication a donné lieu à la production d'une plus grande quantité d'objets propres à la consommation. Pour avoir la mesure exacte, il faudrait ajouter aux économies réalisées sur le trafic préexistant la valeur nette des produits due au développement des voies (1)... » Et il affirme à nouveau que son évaluation de l'utilité reste au-dessous de la réalité.

En résumé, pour M. Marchal, l'utilité absolue d'une ligne de chemins de fer ne peut être évaluée d'une manière exacte, mais on peut déterminer un minimum au-dessous duquel cette utilité ne peut descendre : c'est le total des économies réalisées sur les transports effectués sur la nouvelle voie de communication, économies calculées d'après la différence entre les anciens et les

(1) Voici l'exemple donné à l'appui de la thèse :

« Avant l'ouverture du chemin de fer de Paris à Marseille, une partie notable des vins du Languedoc et de la Provence était consacrée à la fabrication des eaux-de-vie. L'hectolitre de vin se vendait alors pour la chaudière 5 à 10 francs ; grâce au chemin de fer et à quelques transformations dans la culture et la fabrication, ce vin est venu alimenter la consommation comme vin de table dans le Nord et le Centre, et son prix s'est élevé de 5 à 10 francs, à 30 ou 60 francs suivant la qualité et le plus ou moins d'abondance de la récolte. De plus, sous l'excitant des bénéfices, des terrains incultes ont été plantés et la production totale s'est accrue dans la proportion de 50, 60 et même 100 0/0. Un hectolitre de vin transporté de Nîmes ou d'Avignon à Paris coûtera 6 francs de fret ; il eut coûté 24 francs par la route, d'où suivant la méthode que nous appliquons une économie de 18 francs. Mais cet hectolitre vaut au moins 40 francs et n'en valait que 5 ; soit donc un profit réel de 35 francs. Il en serait de même pour le blé, les bestiaux...

Il nous suffit d'avoir démontré qu'en ne tenant pas compte de la valeur nette des produits, mais seulement de la différence des prix de transport, nous restons au-dessous du profit réel. »

nouveaux prix de transport. Il établit une distinction entre le trafic préexistant et le trafic créé par les nouvelles facilités de communication, mais pour donner au trafic suscité une utilité supérieure, égale à la valeur nette des marchandises transportées, ce qui nous paraît une exagération et une erreur (1).

La théorie de M. de Labry est intéressante en ce qu'elle contient un essai d'évaluation de l'utilité indirecte des voies de communication, et une distinction entre l'utilité de ces voies selon qu'on l'établit pour l'Etat ou pour la société, considérée comme étant l'ensemble du public qui tire profit des chemins de fer (2).

L'utilité directe se compose de deux éléments : l'économie réalisée sur les frais de transport, et l'augmentation de la circulation. Voici comment les ingénieurs l'évaluent, selon M. de Labry :

« A l'aide de tous les documents écrits ou imprimés et renseignements verbaux que l'on peut se procurer, on

(1) Engel (*Das Zeitalter des Dampfes*) mesure également l'utilité des chemins de fer par l'économie réalisée sur les frais de transport ; en 1877, l'utilité économique des chemins de fer allemands aurait été de 24 0/0 du capital d'établissement.

Pour Launhardt on ne doit calculer l'économie réalisée que jusqu'à la distance pour laquelle la marchandise était voiturable par voie de terre. En 1880, l'utilité économique des chemins de fer allemands aurait été de 12 0/0 du capital d'établissement après prélèvement de 5 0/0 pour les dépenses de chemins de fer, l'utilité reste de 7 0/0.

(2) De Labry, *Appréciation de l'utilité des travaux publics* (*Annales des Ponts et chaussées*). *Journal des Economistes*, 1880, tome I, p. 380 à 386.

cherche à déterminer combien d'individus et de marchandises ont, dans chacune des années précédentes, parcouru les distances entre les deux extrémités et entre les points intermédiaires de la ligne projetée, et combien ont coûté ces trajets. Sur la voie future, ils devront moins coûter; on évalue la différence. En outre, sur cette voie, la circulation devenue moins chère et plus commode augmente dans un certain rapport. On multiplie cette différence par ce rapport, et on considère ce produit comme une mesure numérique de l'utilité directe qu'aura pour le public le travail projeté. »

D'après l'ingénieur Favier et J.-B. Say, ajoute-t-il, « un travail doit apporter au public qui en usera une utilité générale de valeur égale à l'intérêt courant sur son capital d'établissement ».

C'est là une erreur : l'Etat a d'autres services à rémunérer. « La vraie règle est celle-ci : un travail est rémunérateur s'il rapporte l'intérêt courant non à celui qui en use, mais à celui qui le paie. »

En ce qui concerne l'utilité indirecte, M. de Labry constate qu'elle existe pour l'Etat sous forme d'accroissement de l'impôt.

Si la production annuelle est de 28 milliards, estimation des économistes, et le produit de l'impôt de 2.800.000 fr., on peut considérer que les recettes de l'Etat sont approximativement de un dixième de la production nationale. « Donc, un travail construit aux frais du budget sera rémunérateur pour l'Etat, en lui rapportant 5 %

des dépenses d'établissement, s'il rapporte au public 50 % de cette même dépense. » Cette productivité de 50 % des voies de communication n'est pas extraordinaire, étant donnés tous les avantages procurés par les transports au public.

Mais, comment évaluer les bénéfices du public, l'augmentation de la production ?

M. de Labry l'évalue ainsi (1) :

« La production sera augmentée exactement de l'économie réalisée par les frais de transport. »

En rapprochant ce pourcentage des taux de placement trouvés par M. Marchal, on pourrait déduire que le surcroît de l'impôt perçu par l'Etat ou l'utilité indirecte des routes, canaux et chemins de fer est respectivement de 6,2 ; 3,8 et 1,3 % des capitaux engagés pour chacun de ces modes de transport.

Au point de vue de la tarification, on pourrait tirer cette conséquence importante, que les tarifs réduits, même au-dessous du prix de revient des transports, peuvent cependant être rémunérateurs pour l'Etat, s'ils provoquent une augmentation de la production nationale telle que le dixième de cette augmentation soit supérieur à la perte d'exploitation de l'Etat. A la vérité, M. de Labry ne donne pas ces chiffres comme mathématiquement exacts, mais plutôt comme des exemples destinés à faciliter la compréhension de ses raisonnements.

(1) Article cité, p. 384.

Ces formules diverses de l'évaluation de l'utilité des chemins de fer d'après l'économie réalisée sur les frais de transport nous paraissent beaucoup trop larges ; ce sont elles qui ont cependant été exposées aux Chambres lors de la discussion du programme Freycinet, et qui ont contribué à l'extension quelque peu exagérée de ce programme (1).

(1) Théorie de M. de Freycinet :

« C'est l'économie qu'ils permettent de réaliser sur les transports qui fait, au point de vue commercial, le véritable revenu des chemins de fer ; or, savez-vous ce que coûtaient les transports avant la création des chemins de fer, et ce qu'ils coûtent encore là où il n'y a pas de chemins de fer pour les marchandises, pour les voyageurs ? La dépense est de 0 fr. 30 par kilomètre alors que, grâce aux chemins de fer, cette dépense est, en moyenne, de 0 fr. 06. La communauté réalise donc un bénéfice de 0 fr. 24 sur 0 fr. 30 ; en d'autres termes, la communauté réalise un profit égal à 4 fois le péage du trafic, à 4 fois la recette brute » (*Journal officiel*, 15 mars 1878, p. 2.906).

Opinion de M. Varroy :

« Il est nécessaire d'ajouter au produit des petites lignes la part de trafic qu'elles apportent aux grandes.

« ...Vous pouvez théoriquement ressaisir sur les grandes lignes l'accroissement de recettes qui provient des petites. Ces calculs n'ont pas une précision absolue. Ils reposent sur des hypothèses ; mais ils se renferment entre des minima et des maxima qu'on peut évaluer assez bien, et l'on peut ainsi se former une opinion suffisante avec une approximation qu'on atteint rarement dans l'appréciation des choses humaines ; c'est ainsi qu'on peut calculer par exemple, qu'une ligne qui rapporte 6.500 fr. par kilomètre, recette localisée, recette appliquée seulement à la longueur de ladite ligne, verrait sa recette portée à 9.000 ou 10.000 fr. si l'on reversait sur elle le bénéfice fait par la grande ligne.

« Il faut donc conclure que quand même les recettes d'une ligne nouvelle seraient renfermées dans des limites restreintes, l'utilité qu'en retire le public, et même l'utilité qu'en retire le réseau des

Nous en ferons la critique : 1° au point de vue du calcul de l'utilité directe ; 2° au point de vue du calcul de l'utilité indirecte ; 3° au point de vue de leur conséquence sur les sacrifices que l'Etat doit consentir en faveur des chemins de fer.

1° En ce qui concerne le calcul de l'utilité directe, M. Favier ne distingue pas dans le tonnage transporté par la nouvelle voie de communication le trafic préexistant du surcroît de trafic provoqué par la réduction des taxes ; et, si M. Marchal fait cette distinction, c'est pour donner un coefficient d'évaluation plus élevé au tonnage supplémentaire.

Or, en appliquant à ce tonnage supplémentaire la théorie de l'utilité finale, il est évident que, s'il n'existait pas auparavant, c'est que les expéditeurs n'évaluaient pas l'utilité des transports à un taux suffisant pour les décider à payer la taxe primitive.

L'utilité des transports doit se mesurer par le sacrifice que chaque expéditeur consent pour le faire effectuer. Si l'on augmentait la taxe perçue sur les chemins de fer de 3, 4, 5, 10 centimes, on arrêterait successivement le transport d'un certain nombre de tonnes pour lesquelles l'utilité occasionnée par le transport n'est respectivement

chemins de fer préexistants, est dans un grand nombre de cas plus considérable qu'on ne serait porté à la croire et est suffisant pour justifier la construction de la nouvelle voie de communication. »

L'utilité serait selon lui de 3 fois le produit brut.

Discussion du projet de loi sur le classement du réseau complémentaire des chemins de fer.

Journal officiel du 12 juillet 1879 (Sénat, page 6.525).

que de 3, 4, 5, 10 centimes. D'où une première cause de diminution dans l'évaluation de l'utilité des chemins de fer d'après cette méthode (1).

Admettre avec M. Marchal que l'utilité de la voie ferrée est augmentée de la valeur nette de tous les produits non transportés auparavant, c'est donner à la voie ferrée une importance qu'elle n'a pas. Il y a là une erreur semblable à celle de Say, qui calculait l'utilité d'une voie de communication d'après ce qu'auraient coûté les transports si le moyen de communication n'existait pas. Dupuit fait observer qu'à ce compte l'utilité d'une ligne de navigation maritime deviendrait invraisemblable, si on faisait entrer en ligne de compte, par exemple, la valeur d'un chargement de thé de Chine transporté par terre au lieu de l'être par mer.

Puis, on ne conçoit pas très bien, et c'est là un défaut inhérent à toutes les mesures d'utilité relative, pourquoi M. Marchal choisit comme point de comparaison les chemins de traverse pour les routes, les routes pour les chemins de fer. Si nous supposons que l'on construise une voie entre un canal et une route, l'utilité de cette voie sera très grande si on la calcule d'après le coût de transport par terre, alors qu'elle serait nulle en la calculant d'après le coût de transport sur le canal si le chemin de fer a des péages au même taux que le canal.

(1) Cf. l'exemple donné par l'ingénieur Dupuit : *De la mesure de l'utilité des travaux publics, Annales des Ponts et Chaussées*, 1844, deuxième semestre, p. 332 à 375.

L'opération serait onéreuse, si les taxes de chemins de fer sont supérieures à celles du canal, et pourtant, bien des expéditeurs préféreront le premier mode de communication à cause de la vitesse ou de la sécurité, etc.

Il nous paraît donc impossible de calculer avec précision l'utilité des voies ferrées d'après cette méthode.

2° En ce qui concerne les avantages indirects de la création des voies ferrées, il semble bien qu'ils soient déjà décomptés et compris dans l'évaluation de l'utilité directe. Prenons un exemple : Une usine ne peut user que des routes pour le transport de ses produits. On crée une voie ferrée et une station est ouverte à proximité de cette usine. Les avantages indirects vont se faire sentir immédiatement pour l'usinier, et la voie ferrée va donner un essor considérable à son industrie. La valeur de son usine augmente de 100.000 fr. Doit-on dire que la ligne de chemin de fer est cause de cette plus-value, et compter cette somme de 100.000 fr. comme utilité indirecte ?

En regardant de plus près, on s'aperçoit que si la valeur de l'entreprise a augmenté de 100.000 fr., c'est en raison de ce que les matières premières y arrivent à meilleur marché, que les produits fabriqués sont expédiés à meilleur compte et que, de ce fait, l'industriel peut ou diminuer ses prix de vente et développer le nombre de ses affaires, ou, conservant les mêmes prix, avoir un bénéfice plus considérable. Mais ce bénéfice, causé par la création de la voie ferrée, est justement égal à l'économie réalisée sur les frais de transport. L'avantage

indirect de la voie n'est qu'une forme nouvelle de l'utilité directe (1).

Lorsque M. de Labry évalue l'utilité indirecte des chemins de fer, c'est en se plaçant au point de vue de l'Etat, d'après une relation entre le montant de l'impôt et le chiffre de la production annuelle ; il constate une incidence d'utilité, mais ce n'est pas une utilité nouvelle proprement dite. Cette incidence profite à l'Etat qui peut en tenir compte dans l'établissement de ses tarifs, alors qu'une compagnie privée ne saurait le faire, mais il ne faut pas compter comme surcroît d'utilité pour une voie ferrée l'augmentation d'impôt provenant de l'élan donné à la production par la création des chemins de fer.

(1) « Je comprends très bien qu'un chemin de fer qui fournit l'intérêt des capitaux engagés puisse être entrepris ; cependant, au point de vue de la saine économie, on peut se demander si, actuellement, l'Etat n'a pas des emplois plus fructueux que cette rémunération de 5 0/0. J'admets encore, à l'extrême limite, que, quand l'intérêt net de 5 0/0 n'est pas produit, on tienne compte des utilités accessoires bien déterminées ; c'est légitime. Mais, quand un chemin de fer ne fait pas les frais d'exploitation, je vous demande à quel titre il peut être considéré comme accroissant la richesse publique.

« Je crois que c'est là une erreur. S'il était possible d'accroître quand même la richesse d'un pays, uniquement en faisant des chemins de fer, le procédé serait en vérité très simple, et les nations seraient plus heureuses que les particuliers qui n'ont pas de moyens aussi certains à leur disposition. Mais il est évident que le chemin de fer n'est qu'un outil..., que l'outil doit être proportionné aux services à rendre et, quand il dépasse cette proportion, il cesse d'être utile et devient nuisible. »

Discours de M. Krantz, *Journal officiel* du 11 juillet 1879, Sénat, page 6.181.

N'en serait-il pas de même pour toutes les utilités indirectes ?

En somme, il n'est pas plus possible de calculer l'utilité relative des chemins de fer que de calculer leur utilité absolue. Et cela est naturel, puisque l'utilité relative d'une voie ferrée par rapport à une route est la différence des utilités absolues de la voie ferrée et de la route.

3° Le plus grave inconvénient de cette théorie est qu'elle a une apparence mathématique et absolue. M. Favier peut conclure, avec une apparence de logique, à l'abolition du péage. Il est toutefois absolument nécessaire de distinguer l'utilité des chemins de fer au point de vue du public, c'est-à-dire de l'ensemble des expéditeurs, et au point de vue de l'Etat, sinon, on s'expose à faire des raisonnements erronés dans le genre de celui-ci :

La substitution d'un chemin de fer à une route permet une économie de 0 fr. 24 par tonne transportée, donc le public gagne par chaque tonne 24 centimes. Si l'Etat abandonnait non seulement tout péage et le montant du coût de transport, 0 fr. 06, mais donnait encore une prime de transport de 0 fr. 10 à toute tonne transportée, la société ne perdrait rien, puisque l'Etat a une marge de réduction de taxe égale à l'économie réalisée sur les frais de transport !

En admettant que l'Etat récupère sous forme d'impôt les sacrifices qu'il fait pour les transports, il en résulte un déplacement des richesses, une modification dans la

répartition des activités individuelles qui a une importance considérable au point de vue social.

C'est pourquoi la remarque de M. de Labry nous paraît essentielle. Pour évaluer l'utilité de la voie ferrée, il faut se placer non au point de vue de ceux qui en usent, mais au point de vue de l'Etat qui la paye.

Le taux des tarifs ne modifie pas seulement le chiffre de l'utilité des voies ferrées, il permet en quelque sorte de faire bénéficier plus ou moins de cette utilité tels usagers des voies ferrées. C'est cette discrimination du choix des industries que les chemins de fer doivent favoriser qui fait que les partisans d'une économie politique nationale réclament la maîtrise des tarifs pour l'Etat.

Et c'est alors que se pose un nouveau problème, celui de la répartition des sacrifices de l'Etat entre les diverses branches de son activité : Est-ce que les sommes dépensées par l'Etat pour abaisser le taux des tarifs ne seraient pas plus productives d'utilité s'il les réservait à d'autres emplois ?

La théorie de l'utilité des chemins de fer basée sur l'économie de production n'est pas assez précise pour permettre de résoudre ce problème.

M. Dupuit (1) a donné, dans les *Annales des Ponts et*

(1) *De la mesure de l'utilité des travaux publics, Annales, 1844, deuxième semestre, p. 332 à 375.*

Chaussées, une théorie de l'utilité des voies ferrées, à notre avis beaucoup plus satisfaisante. L'utilité d'une ligne de chemins de fer n'est pas mesurée par l'économie qu'elle permet de réaliser sur les frais de transport, mais sur la plus-value d'utilité donnée aux objets transportés.

L'utilité d'un produit ou d'un service n'a pas pour mesure le sacrifice pécuniaire que l'acheteur consent pour acquérir ce produit ou pour recevoir ce service : le prix payé ne fait que constater un minimum d'utilité ; l'impôt qui augmente le prix de vente des marchandises n'augmente pas leur utilité ; une ligne de chemins de fer qui remplace une route diminue les prix de transport que l'on effectuait sur la route ; le nouveau mode de communication est cependant plus utile que l'ancien.

Le prix payé pour un objet n'est donc qu'un minimum du taux d'utilité de cet objet (1). L'utilité a pour mesure le sacrifice maximum que chacun consentirait à payer pour jouir de cette utilité, mais non le prix payé qui est une évaluation inférieure (2). On pourrait la mesurer en

(1) Dupuit distingue deux parts dans l'utilité : celle que l'acheteur paye par le prix d'achat, celle qui reste à l'acheteur après le paiement. C'est l'utilité relative pour l'acheteur ; elle est égale à la différence entre l'utilité absolue et le prix d'achat « On voit en général que l'utilité relative ou définitive d'un produit a pour expression la différence entre le sacrifice que l'acquéreur consentirait à faire pour se le procurer, et le prix d'acquisition qu'il est obligé de donner en échange. Il suit de là que tout ce qui augmente le prix d'achat diminue d'autant l'utilité (relative) et que tout ce qui le diminue l'augmente de la même manière. »

(2) Le prix n'est lui-même qu'une évaluation imparfaite de l'utilité. « En résumé, l'économie politique doit prendre pour mesure

établissant une taxe progressive dont le taux de plus en plus élevé écarterait peu à peu tous les consommateurs : l'utilité d'un même objet est donc variable selon les acquéreurs ; elle est plus faible pour les acheteurs qui retireraient les premiers leur offre. C'est la théorie de l'utilité finale. L'utilité d'un produit varie pour chacun de nous et pour chacun des besoins que le même objet est apte à satisfaire.

Pour mieux indiquer la différence de sa théorie avec celles basées soit sur le prix d'achat, soit sur l'économie des frais de transport, Dupuit donne l'exemple suivant :

« Une ville consomme tous les ans 10.000 tonnes de pierres pour la construction et la réparation de ses maisons. Chacune de ces tonnes est payée 20 fr. C'est là le total des frais de production dont nous donnerons le détail tout à l'heure. On fait une nouvelle voie de communication qui sera un canal, si l'on veut, mais qui pourrait être tout autre, dont le résultat est de réduire les frais de production de la tonne de pierre de 20 fr. à 15 fr. Dans ce cas, nous disons que l'utilité du canal a pour

de l'utilité d'un objet, le sacrifice maximum que chaque consommateur serait disposé à faire pour se le procurer. Nous disons l'économie politique, car ce n'est pas là encore une mesure rigoureuse de la faculté qu'ont les choses de satisfaire les besoins des humains. On serait fort embarrassé de dire quel est le plus affamé, du riche qui consentirait à donner un million pour acheter un kilog. de pain, et du pauvre qui, n'ayant pas autre chose à donner, risquerait sa vie pour l'obtenir. Mais, l'économie politique, ne spéculant que sur les richesses, ne doit tenir compte de l'énergie de la volonté que par son expression en argent. »

mesure les 5 fr. dont le prix de la tonne a diminué, multiplié par les 10.000 tonnes autrefois consommées, soit 50.000 fr.

« Il peut arriver que le prix de transport de la tonne soit plus cher par la nouvelle voie que par l'ancienne, parce qu'il sera plus long et compensé par d'autres circonstances. Supposons que les éléments de l'ancien prix de 20 fr. soient les suivants :

Extraction, indemnité de carrière.....	16 fr.
Transport à petite distance (4 lieues).....	4 fr.

Total 20 fr.

Tandis que le canal ayant rencontré dans son tracé des carrières d'une extraction facile, mais qui n'étaient pas exploitées, ou dont les produits n'étaient pas amenés dans cette ville à cause de leur grande distance, donne actuellement les prix suivants :

Extraction	2 fr.
Transport à grande distance (100 lieues)....	13 fr.

Total..... 15 fr.

Si on comparait les frais de transport seulement, selon les termes de la définition de Say (non les principes), on trouverait que le canal fait perdre 9 fr. d'utilité ; si on prend la méthode de M. Favier, la tonne de pierre transportée à 100 lieues sur l'ancienne voie coûterait 100 fr. ; elle ne paye que 13 fr. C'est une économie de 87 fr. Or, l'utilité est de 5 fr. et non de 87 fr.

La comparaison entre les anciens et les nouveaux prix de transport est fautive car ce ne sont pas les mêmes produits qui sont transportés.

Il est donc nécessaire de distinguer dans le trafic ce qui appartenait à l'ancienne voie de communication et la plus-value ou le trafic propre au nouveau mode de communication.

Pour le trafic préexistant, on peut évaluer directement l'utilité de la voie par le total des frais de production économisés. Mais, pour le surcroît de trafic, la mesure n'est plus la différence entre les frais de production, mais l'impôt qu'il faudrait établir pour faire cesser individuellement chacun des transports effectués.

La véritable mesure est bien ce taux d'impôt : il tient compte des avantages indirects, tels que la vitesse, la sécurité, etc., alors que le procédé d'évaluation par l'économie sur les frais de transport laissait de côté cette portion d'utilité (1).

En résumé, l'utilité d'une voie ferrée a pour mesure le total des utilités acquises du fait du transport par chaque objet transporté. On ne peut l'évaluer d'une façon précise ; le prix payé pour les transports n'est que l'indication d'un minimum de l'utilité des chemins de fer ;

(1) « Pour les nouveaux produits transportés, comme pour ceux qui le sont en augmentation, sur l'ancienne consommation, l'utilité n'a pas pour mesure la diminution des frais de production, mais l'impôt le plus bas qu'il faudrait leur appliquer pour en empêcher le transport sur la nouvelle voie. »

Pour Dupuit, toute l'utilité indirecte des chemins de fer est comprise dans sa formule.

sa mesure véritable serait l'ensemble des prix minima qu'il faudrait établir pour écarter un à un chacun des transports.

Cette théorie nous paraît reposer sur une base plus rationnelle que les précédentes, car l'essence de l'utilité des chemins de fer, organes de production indirecte, est bien d'augmenter l'utilité des marchandises.

En ce qui concerne les tarifs, on peut tirer de cette théorie quelques conséquences intéressantes : si la tarification à la valeur était appliquée d'une manière absolue, la recette nette des compagnies serait une mesure presque exacte de l'utilité des lignes de chemins de fer, puisque les compagnies auraient fait payer à chaque marchandise tout ce qu'elle peut payer.

D'autre part, en appliquant les prix les plus élevés possibles, les compagnies réduisent l'utilité des voies ferrées à son minimum, à l'égard des expéditeurs : la tarification au prix de revient, au contraire, en restreignant les prélèvements de l'Etat à leur minimum, fait participer le public au maximum d'utilité des chemins de fer, étant données les nécessités financières du budget.

Enfin, au point de vue de l'intérêt social, l'exploitation des chemins de fer par l'Etat permet en quelque sorte de faire profiter les industries que l'on juge à propos de développer d'une part plus large de l'utilité des voies ferrées, au moyen des tarifs spéciaux.

L'analyse théorique de l'utilité des chemins de fer ne permet donc pas de trouver un système de tarification qui ne laisse aucune prise à l'arbitraire de l'Etat : la tarification publique repose sur des appréciations et non sur des formules mathématiques ; il en est de même des taxes de douanes, des subventions et de toutes les décisions économiques du gouvernement.

La tarification utilitaire se trouve-t-elle de ce fait en infériorité vis-à-vis de la tarification des compagnies ? Nous ne le croyons pas, car le principe de déterminer les tarifs d'après la valeur du transport n'est pas plus défini que le principe de les déterminer d'après leur utilité.

Qu'est-ce, en effet, que la valeur d'un transport ? Selon M. Colson « la valeur d'un transport n'est pas autre chose que l'augmentation de valeur que le transport donne à l'objet transporté, c'est-à-dire la différence entre la valeur de cet objet au point de départ et sa valeur au point d'arrivée ».

Mais, ne peut-on pas dire avec autant de justesse que c'est le prix de transport qui est cause de la différence des valeurs d'un même objet en des lieux différents ? Par exemple, si le prix de transport de Paris à Tours d'une marchandise produite à Paris et consommée à Tours tombe de 10 francs à 5 francs, le prix de ce produit baissera de 5 francs à Tours, ainsi que la différence des prix de ce produit sur les deux marchés.

On ne peut donc pas justifier les prix de transport des compagnies en disant qu'ils sont fixés d'après la valeur

commerciale du transport, et conséquemment équitables, puisque l'on peut aussi bien dire que c'est en fixant leurs tarifs à tels taux que les compagnies déterminent la valeur des transports. Il y a identité entre la valeur du transport, ainsi définie, et le prix de transport.

Du moment que les prix échappent à la loi de l'offre et de la demande, leur détermination laisse toujours place à l'arbitraire de celui qui les fixe ; cet arbitraire n'est pas plus grand avec une tarification d'Etat qu'avec une tarification privée, et il se justifie par l'utilité sociale des tarifs adoptés.

On ne peut conclure toutefois de cette seule étude à la supériorité de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, car le problème de la tarification a deux aspects, le côté économique et le côté financier, et nous n'avons envisagé les tarifs que dans leurs conséquences économiques. Cette conclusion, en outre, supposerait démontrée la supériorité de la direction de l'Etat, sur le jeu inconscient des forces individuelles.

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE

I. — Les livres.

- AMBROZOVICS. — De l'utilité des chemins de fer au point de vue de l'économie politique, et du calcul de cette utilité, 1 broch. in-8° (40 p.). Bruxelles, 1888.
- Le tarif par zones des chemins de fer hongrois et ma théorie, 1 broch. in-8°. Bruxelles, 1895.
- ANIZON. — Etudes sur les transports par chemins de fer, in-8°. 1875.
- AUCOC (Léon). — Les tarifs de chemins de fer et l'autorité de l'Etat, 1 broch. in-8° (45 p.). Paris, Dunod, 1880.
- Conférences sur l'administration et le droit administratif, 3 vol. in-8°. Paris, Dunod, 1878. (Cf. tome III).
- AUDIBERT. — Des tarifs différentiels, in-8°. 1859.
- AUDIGANNE (A.). — Les chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans chez tous les peuples, 2 vol. in-8°. Paris, 1858-1862.
- AUTAGNIER. — Notes et réflexions sur le projet de rachat des chemins de fer, in-8°. Paris, 1848.
- AVEROUS. — Les projets de loi sur les tarifs de chemins de fer à la Chambre des députés, 1 broch. in-8°. Paris, 1892.
- Les tarifs de chemins de fer en France et à l'étranger, 1 broch. in-8° (52 p.), 2^e édit. Paris, Guillaumin, 1884.
- Les tarifs de chemins de fer devant la commission d'enquête parlementaire sur l'industrie et l'agriculture, 1 broch. in-12 (32 p.). Paris, 1894.
- BAILLY (L.). — L'avenir économique et financier des grandes compagnies de chemins de fer, 1 broch. Paris, Dunod, 1900.
- BARTHOLONY. — Résultats économiques des chemins de fer, in-8°. 1844.

- BAZET (Urbain). — De l'itinéraire en matière de chemins de fer, 1 broch. (108 p.). Paris, Chevalier-Maresq.
- BÉDARRIDE. — Des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises, 2 vol. in-8°, 3^e édit. Paris, 1891.
- BELPAIRE (A.). — Traité des dépenses d'exploitation des chemins de fer belges, 1 vol. in-8°. Bruxelles, 1847.
- BILLAUEL. — Quelques aperçus sur la théorie des chemins de fer, in-8°. Bordeaux, 1836.
- BISMARCK. — Discours (traduction), 7 vol. Chez Michel Lévy.
- BLANC (E.). — Des chemins de fer. — Aperçu sur leur organisation en service public, 1 vol. in-8°. Paris, Boquillard, 1844.
- BLAVIER. — La question du rachat des chemins de fer par l'Etat, 1 broch. in-8° (21 p.). Angers, 1880.
- BOINVILLIERS. — Les chemins de fer désastreux, 1 broch. in-18, 2^e édit. Paris, 1851.
- Des tarifs à prix réduits sur les chemins de fer. Memento à l'usage des députés..., 1 broch. in-18 (78 p.). Paris, 1859.
- BOIS (V.). — Les chemins de fer français, 1 vol. in-12. Paris, Hachette, 1853.
- BOITEAU. — La question des chemins de fer.
- Le régime des chemins de fer français, 1 broch. in-8° (150 p.).
- BONNEAU (H.). — Etude sur les chemins de fer français, 1 broch. in-8° (82 p.). Paris, Dunod, 1896.
- BONNEAU et SCHLEMMER. — Recueil de documents relatifs à l'histoire parlementaire des chemins de fer français, 1 vol. in-8° (700 p.). Paris, Dunod, 1898.
- BOUDON (Raoul). — La vérité sur les chemins de fer en France, 1 vol. in-8°. 1864.
- BOUREUILLE (DE), DUFAURE et LE CHATELIER. — Rapport sur l'application des tarifs différentiels, 1 vol. in-4°. Impr. Nation., 1850.
- BOURGUIN (M.). — La mesure de la valeur et la monnaie, 1 vol. in-8°. 1896.
- BOUVIER. — Discours sur les tarifs de chemins de fer (Chambre de commerce de Vienne), 1 broch. in-8°. Vienne, 1886.
- BREITMAYER. — La navigation maritime et les chemins de fer, 1 broch. in-8° (11 p.). Marseille, 1886.
- BRESSON. — Du régime et du rachat des chemins de fer, 1 vol. in-8°. Paris, 1881.

- BRICKA. — Cours de chemins de fer professé à l'Ecole des ponts et chaussées, in-8°. Paris, 1894. (Cf. tome III, p. 379 à 465).
- BRIÈRE (A.). — Quelques notions sur les tarifs de chemins de fer, 1 broch. in-8° (98 p.). Paris, Dentu, 1881.
- Les tarifs de chemins de fer au point de vue de la concurrence étrangère, 1 broch. in-4°. Paris, Dentu, 1880.
- BRUN (Alex.). — Transport par chemins de fer des marchandises et des voyageurs, 1 broch. in-12 (56 p.). Paris, Dulac, 1895.
- BUISSON (G.). — L'Etat et les chemins de fer, 1 broch. in-16 (56 p.). Paris, Imprimerie Ardéchoise, 1899.
- CAFFIOT. — Une poignée de vérités sur les tarifs de chemins de fer, 1 broch. (10 p.). Paris-Auteuil, 1886.
- CALONNE (DE). — Les chemins de fer et l'Etat, 1 broch. in-12 (93 p.). Paris, 1882.
- CAMPREDON (Eug.). — Rôle économique et social des voies de communication, 1 vol. in-12 (500 p. envir.). Paris, 1899.
- CAPOL. — Rachat des chemins de fer et socialisme d'Etat, 1 broch. in-8° (76 p.). Angers, 1883.
- CAPTIER (G.). — Périls économiques. — Les voies de transport de l'Europe et le commerce de la France, in-8°. Paris, 1876.
- CARPENTIER et MAURY. — Traité pratique des chemins de fer, 3 vol. in-8°. Paris, 1894.
- CARRO (Th.). — La lutte entre la navigation et les chemins de fer, 1 broch. in-8° (32 p.). Meaux, 1895.
- CAUWÈS (P.). — Cours d'économie politique, 3^e édit., 4 vol. in-8°. Paris, 1893.
- CAVAIGNAC (God.). — L'Etat et les tarifs de chemins de fer, 1 broch. in-8° (44 p.). Paris, 1882.
- Discussion à la Chambre des députés des nouveaux tarifs de chemins de fer, 1 broch. in-8°. Paris, 1886.
- CAZENEUVE (A.). — Les chemins de fer français, 1 vol. in-8°. Paris, Guillaumin, 1877.
- La question des chemins de fer et les commissions régionales.
- CERCLET. — Code des chemins de fer, 1 vol. in-8°. 1845.
- CHALON (E.). — Notice sur le Railway's Clearing house, 1 broch. in-8° (20 p.). Pont-Saint-Maxence, 1894.
- CHAMAISON. — Guide pratique et raisonné en matière de transports par chemins de fer, 1 vol. in-8°.
- CHARDON (H.). — Les travaux publics. Essai sur le fonctionnement de nos administrations, 1 vol. in-18. Paris, 1904.

- CHARLES (Ern.). — Les chemins de fer pendant le règne de Louis-Philippe, in-8°. Paris, 1896.
- CHÉROT (A.). — Dialogues sur la réorganisation des chemins de fer.
- Les grandes compagnies de chemins de fer. Le droit de l'Etat. Le monopole. Le rachat.
- CHÉROT et VAUTHIER. — La réforme des chemins de fer.
- CHEVALIER (A.). — Mémoire sur l'exploitation des chemins de fer anglais, 1 vol. in-8°. Paris, Carilian Gœury, 1847.
- CHEVALIER (Michel). — Des intérêts matériels en France ; routes, canaux, chemins de fer, 1 vol. in-18, 4^e édit. Paris, Gosselin, 1839.
- CHEYSSON. — La statistique géométrique (publication du *Génie Civil*, 1897).
- CHORON. — Etude sur le régime général des chemins de fer, 1 vol. in-8° (139 p.). Paris, 1881.
- COLLIBEAUX-CHAMPVALLÉE. — De la crise des chemins de fer et des moyens d'y remédier, in-8°. Paris, 1838.
- COLLIGNON. — Concours des canaux et des chemins de fer, in-8°. 1845.
- COLSON. — Transport et tarifs, 1 vol. in-8°, 2^e édit. Paris, 1898.
- Abrégé de la législation des chemins de fer et des tramways, 1 vol. in-12. Paris, 1903.
- La formule d'exploitation des chemins de fer.
- Cours d'économie politique, 3 vol. in-8°. 1901-1907.
- CONDILLAC. — Le commerce et le gouvernement. Paris, 1847.
- CONSIDÉRANT. — Dérailson et danger de l'engouement pour les chemins de fer, 1 vol. in-8°. Paris, 1838.
- CONSIDÈRE. — Utilité des chemins de fer d'intérêt local.
- COOLEY. — Théorie des transports.
- COTELLE. — Législation française des chemins de fer et de la télégraphie électrique, 2 vol. in-8°. Paris, 1887.
- COUCHE. — Traité général des chemins de fer (Cf. tome II).
- COURAU. — Tarifs paraboliques et hyperboliques. Nouvelle méthode d'unification des tarifs différentiels, 1 broch. in-8° (34 p.). Paris, 1890.
- COURTOIS (le citoyen). — Du rachat des chemins de fer, 1 vol. in-8°. Paris, 1848.
- DARNÈS. — Histoire des chemins de fer, in-8°. Paris, 1843.
- DARU (le comte). — Des chemins de fer, in-8°. Paris, 1843.
- DAVID (Maurice). — Le transport des marchandises par chemins de fer remis à l'industrie privée, in-8°. 1871.

- DEBOUCHAUD. — Observations sur les tarifs de chemins de fer, 1 broch. Orléans, 1885.
- DEHAYNIN. — Tarifs de chemins de fer, 1 broch. in-8° (20 p.). Paris, 1882.
- DEJEAN. — Etudes économiques et juridiques sur les chemins de fer d'intérêt local, in-8°. Paris, Noblet, 1898.
- DELAVELAYE. — De l'exploitation des chemins de fer en général, in-8°. Paris, Mathias, 1843.
- DELBOIS. — De l'établissement d'une législation internationale sur les tarifs des chemins de fer, 1 broch. in-4° (47 p.). Paris, 1881.
- DELMER. — Les chemins de fer, 1 vol. in-16. Paris, Schleicher, 1899.
- DEMOLINS (E.). — Comment la route crée le type social, 2 vol. in-18. Paris, Didot, 1903.
- DENIEL. — De la construction et de l'exploitation des chemins de fer en France, 1 vol. in-8°. Paris, Mathias, 1845.
- DESPORTES. — Observations sur les tarifs de chemins de fer à base kilométrique décroissante, 1 broch. in-12. Angers, 1885.
- DOUSSOT et DE LABRY. — L'outillage national et la dette de l'Etat, 1 broch. in-8°. Paris, 1881.
- DUROIS (Louis-Paul). — Les chemins de fer aux Etats-Unis, 1 vol. in-12. Paris, Armand Colin, 1896.
- DUÇOS (J.). — Transport des produits agricoles. Les abus des tarifs de pénétration..., 1 broch. in-12. 1891.
- DUFOUR. — Droit administratif appliqué. (Cf. tome III, n° 212.)
- DUNOD. — Agenda n° 6 (résumé de la législation des chemins de fer).
- DUPUIS. — De la crise économique et de l'influence des tarifs, 1 broch. in-8°. Bourges, 1887.
- DUVERDY (Ch.). — Traité pratique et juridique de l'application des tarifs de chemins de fer, in-8°. 1866.
- DUVERGER. — Les chemins de fer français.
— Tarifs de chemins de fer, 1 broch.
- EMION. — Commerce et chemins de fer.
- FABRÉ (Victor). — Notions économiques. Application aux tarifs et à la gestion des chemins de fer, in-8°. 1862.
- FAVIER. — Essai sur les lois du mouvement de traction et leur application au tracé des voies de communication, 1 vol. in-8°. Paris, Carilian Gœury, 1841.
- FÉLÈNE. — Mémoire sur les encouragements à accorder aux entreprises des chemins de fer, in-8°. Paris, 1856.

- FÉOLDE (Gabriel). — Des transports par chemins de fer. Voyageurs et marchandises, 1 vol. in-8°. Paris, 1890.
- Code annoté de la conférence de Berne du 14 octobre 1890..., 1 vol. in-8°. Paris, 1890.
- FÉRAUD-GIRAUD. — Code annoté des chemins de fer, 3 vol. in-12. Paris, 1883.
- Voies publiques et privées, modifiées, détruites ou créées par suite de l'exécution des chemins de fer, 1 vol. in-8°. Paris, 1878.
- FICQUET. — La question des transports. Paris, 1878.
- FLACHAT (Eug.). — Les chemins de fer et les charbonnages ; les prix différentiels de transports et les prix de vente, 1 vol. in-8°. 1859.
- FLEURY. — Influence réciproque des voies navigables et des chemins de fer en France, 1 vol. Paris, 1892.
- FOURNIER. — Aperçu sur les chemins de fer considérés dans leur développement et leur avenir, in-8°. Paris, 1840.
- FOVILLE (DE). — La transformation des moyens de transports et ses conséquences économiques et sociales, 1 vol. in-8°. Paris, 1880.
- GALOPIN. — Des voituriers par terre, par eau et par chemins de fer, 1 vol. in-8°. Paris, 1851.
- GAVELLE. — Les nouveaux tarifs des chemins de fer du Nord, 1 vol. in-8° (51 p.). Amiens.
- GODIN. — Discussion du rapport du comité des finances et des travaux publics sur le rachat des chemins de fer, in-8°. 1848.
- GOMEL (Charles). — Les grandes compagnies des chemins de fer français en 1897, 1 broch. in-12. Paris, Guillaumin.
- La crise des transports et les économies des compagnies de chemins de fer, 1 broch. in-8°. Paris.
- Les droits de l'Etat sur les tarifs de chemins de fer en Angleterre et aux Etats-Unis, 1 broch. in-8°. Paris, 1891.
- GOSCHLER. — Traité pratique de l'établissement, de l'entretien et de l'exploitation des chemins de fer, 4 vol. in-8°. Paris, 1865.
- GOSSIN. — Des chemins de fer, in-8°. Paris, 1887.
- GOURNERIE (Jules DE LA). — Etudes économiques sur l'exploitation des chemins de fer, 1 vol. in-8°. Paris, 1880.
- GRANGER-FABRE. — Manuel du commissaire de surveillance administrative, 1 vol. in-18. Paris, 1882.
- GRINHARD (J.). — Questions de droit en matière de chemins de fer, 1 broch. in-12. 1896.

- GUÉRARD (E.). — Les chemins de fer devant l'opinion publique, 1 broch. in-12. Paris, 1891.
- GUILLAUMOT (Georges). — L'organisation des chemins de fer en France, 1 vol. in-8°. Paris, 1899.
- GUIONIN. — Projet de rachat des grandes compagnies de chemins de fer, 1 broch. in-8°. Thiers, 1900.
- GUYOT (Yves). — Gaspillages régressifs et dépenses nécessaires (Les restes du projet Baudin), 1 vol. in-12. Paris, 1895.
- HADLEY (Arthur). — Le transport par les chemins de fer, 1 vol. in-8°. Paris, 1887.
- HAGUET (Henri). — Les chemins de fer d'Etat, les voies navigables d'Etat et la politique économique de l'Allemagne, 1 vol. in-8°. Paris, 1898.
- La vérité sur les trafics internationaux des chemins de fer, 1 broch. in-12. Corbeil, 1886.
- HAMON (Frantz). — L'avenir de la politique française en matière de chemins de fer, 1 vol. in-8°. Paris, 1900.
- HARRACA (Emmanuel). — Des voies de transports de la région du Sud-Ouest et particulièrement du canal du Midi et de son rachat, 1 vol. in-8°. Paris, 1896.
- HAUMONT et LÉVAREY. — Les transports maritimes, 1 vol. in-8°. Paris, 1883.
- HEUSSCHEN. — Tarifs de chemins de fer, 1 broch. in-8°.
- HEYM et MILLIÉ. — Guide administratif et judiciaire à l'usage des employés supérieurs des chemins de fer, 1 vol. in-18. Paris, 1898.
- HOFFMAN. — Les tarifs des chemins de fer, 1 broch. in-8°. Nancy, 1888.
- Le tarif allemand et ses anomalies.
- HOSLIN (C.). — Les limites de l'intérêt public dans l'administration des chemins de fer, 1 broch. in-8°. Marseille, 1879.
- HUMBERT. — Traité complet des chemins de fer, 3 vol. in-8°. Paris.
- ISAAC (Aug.). — Le projet de rachat des grandes compagnies de chemins de fer (Chambre de commerce de Lyon), 1 broch. in-4°. Lyon, 1900.
- JACOB. — Le rachat et les tarifs de chemins de fer en France et à l'étranger, 1 broch. in-8°. Paris, Chaix, 1882.
- JACQMIN. — De l'exploitation des chemins de fer. Paris, 1868.
- Les chemins de fer pendant la guerre de 1870-71. Paris.
- JULIEN. — Appel aux conseils généraux. Une question sociale :

- la cherté des transports érigée en principe, 1 broch. Paris, 1881.
- JULIEN (Ad.). — Du prix des transports sur les chemins de fer de la Belgique en 1842 et 1843, 1 vol. in-8°. Paris, Fain et Thunot, 1844.
- KAUFMANN (Richard DE). — La politique française en matière de chemins de fer, 1 vol. in-8°. 1900.
- KRANTZ (Camille). — Observations au sujet des prix de transports, des tarifs et du rachat des chemins de fer, 1 vol. in-8°. Paris, 1882.
- LAHAYE. — De l'unification des tarifs de chemins de fer, 1 broch. in-8°. 1883.
- LAIGNEL. — Des chemins de fer et de leur influence sur l'agriculture, le commerce et l'industrie, 1 broch. in-8°. 1836.
- LAMANE (H.). — La question des chemins de fer et le rachat, 1 broch. in-8°. Paris, Guillaumin.
- LAMÉ, CLAPEYRON. — Vues politiques et pratiques sur les chemins de fer, 1 broch. Paris, 1832.
- LAMY. — Manuel pratique des transports par chemins de fer. Marchandises, voyageurs, 1 broch. in-8°. Paris, 1895.
- LAMOUNARIAS (Jean DE). — Les mémoires d'un employé de chemins de fer. Moralisation tirée de la critique..., 1 vol. in-16. Paris, 1899.
- LANCKMANN. — Tarifs internationaux, 1 vol. in-8°. Paris, 1878.
- Revue commerciale et juridique des chemins de fer, postes, télégraphes et douanes. Bruxelles.
- LANOIR (Paul). — La question des chemins de fer. Manuel pratique des voyageurs, 1 vol. in-8°. Gentilly.
- *Idem*, 2^e publication, 1 vol. in-16. Paris, 1896.
- LAPLAICHE. — Manuel du candidat à l'emploi d'inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer, 1 vol. in-12. 1877.
- Manuel du candidat à l'emploi de commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, 1 vol. in-12. 1890.
- Notions sur les chemins de fer à l'usage des officiers..., 1 vol. in-12. 1887.
- LAPPARENT (A. DE). — Les chemins de fer en France et la fortune publique, 1 broch. in-8°. 1897.
- LAURENS. — Le rachat des chemins de fer par l'Etat et les transports à bon marché, 1 broch. in-8°. 1880.
- LAVOINE et PONTZEN. — Les chemins de fer en Amérique. Paris, 1882.

- LEFÈVRE et CORBELAUD. — Les chemins de fer, 1 vol. in-8°. 1895.
- LEGAY (M.). — Note sur la question de l'utilité des chemins de fer, 1 broch. in-8°. 1896.
- LÉGIER DE MESLEYME. — La réforme des tarifs, 1 broch. in-8°. 1883.
- LEHOT (Auguste). — Des chemins de fer. Leur influence sur le bien-être, 1 vol. in-8°. Valognes.
- LEJEUNE. — La question des chemins de fer devant le Parlement en 1882, 1 broch. in-8°. 1882.
- LÉON (Paul). — Fleuves, canaux, chemins de fer, 1 vol. in-18. 1903.
- LESGUILLIER. — La question des travaux publics, 1 broch. in-8°. 1888.
- La question des chemins de fer et Léon Say, 1 broch. in-8°. 1882.
- LEVEL (E.). — Les chemins de fer devant le Parlement, 1 broch. in-8°. 1849.
- LEVERDAYS (E.). — Œuvres posthumes, tome III. La centralisation, les chemins de fer, 1 vol. in-12. Paris, 1893.
- LEYGUE (Léon). — Chemins de fer. Notions générales et économiques, 1 vol. in-8°. 1892.
- LILLET (P.). — Considérations économiques sur la tarification française des transports de marchandises par chemins de fer, in-8°. Bordeaux.
- LIMOUSIN (Charles-M.). — Le commerce et les chemins de fer. — Le rachat des chemins de fer. — L'organisation générale des chemins de fer français et les systèmes de tarification des transports, 1 broch. in-12. 1886.
- Ce que coûtent aux contribuables les transports par voie de terre et par voie d'eau, 1 broch. in-8°. 1887.
- Théorie commerciale des tarifs de chemins de fer, 1 broch. Paris, 1886.
- LOBET. — Des chemins de fer en France et des différents principes, 1 vol. in-12. 1845.
- LOUVARD. — La réforme des tarifs de chemins de fer et la question des tarifs spéciaux.
- LUCAS. — Les voies de communication en France. 1873.
- MALOT. — Rachat des chemins de fer, 1 broch. in-8°. Lyon, 1880.
- MALOU (Jules). — Chemins de fer. Tarifs de voyageurs, in-8°. 1869.
- MARC et PINEL. — Recueil de jurisprudence sur les tarifs différentiels.

- MARCHAND (L.). — Des chemins de fer envisagés sous le rapport des subsistances, in-8°. Avranches, 1847.
- MARESCAL. — Les chemins de fer au point de vue social, 1854.
- MARIVAUX. — Des chemins de fer, in-8°. 1836.
- MARQFOY. — De l'abaissement des tarifs de chemins de fer en France, 1 broch. in-8°. 1863.
- La réforme des tarifs de chemins de fer et les compagnies.
- MARTIN (Philippe). — La fortune pour tous par la réduction de 90 % sur les tarifs de chemins de fer, 1 broch. 1900.
- MARTIN (F.). — Du régime des chemins de fer en France, 1 broch. in-8°. 1891.
- MAYER. — Les chemins de fer.
- MICHEL (Georges). — Tarifs et recettes. Une expérience.
- MILHAUD (Edg.). — Le rachat des chemins de fer, 1 vol. in-12. 1904.
- MILLERET. — Considérations sur l'établissement des chemins de fer en France, in-8°. 1838-1844.
- MINARD. — Cours de chemins de fer à l'Ecole des ponts et chaussées. 1834.
- MURET DE BORD (L.). — Chemins de fer. De la nécessité de ne pas s'en dessaisir dans l'intérêt de la puissance publique, 1 vol. in-8°. 1844.
- NEYMARCK. — La réforme des tarifs de chemins de fer, 1 broch. in-8°. Besançon, 1883.
- Les chemins de fer devant le Parlement.
- NICOLESKO. — L'Etat voiturier, 1 broch. in-8°. 1882.
- NOËL (Octave). — Le rachat des chemins de fer devant les chambres de commerce.
- Les chemins de fer seront ruineux pour la France et spécialement pour les villes qu'ils traversent, 1 broch. in-8°. 1842.
- La question des tarifs de chemins de fer.
- NOGENT-SAINT-LAURENT. — Traité de la législation et de la jurisprudence des chemins de fer, 1 vol. in-8°. 1841.
- NOUE (Charles). — Voies navigables et voies ferrées, in-8°. 1899.
- NOUETTE-DELORME. — De la question des chemins de fer en France.
- NOURAIS (DE LA). — Les chemins de fer et la Chambre, 1 broch. in-8°. Paris, 1841.
- NUMA-DROZ. — L'union internationale des chemins de fer, in-8°. 1895.
- PAEPE (DE). — Les services publics. Bruxelles, 1895.

- PAILLART. — Le projet de rachat du 7 mai 1900 des chemins de fer par l'Etat, 1 broch. in-12. Abbeville, 1900.
- PAIXHANS. — Les compagnies de chemins de fer et l'Etat, 1 vol. in-8°. 1891.
- PALAA. — Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer, 2 vol. in-8°. 1887-1894.
- PARANDIER. — Etude sur les courants de circulation.
- PELLETAN (Camille). — Rapport sur les tarifs.
- PERDONNET. — Traité élémentaire des chemins de fer, 2 vol. in-12. 1859.
- Notions générales sur les chemins de fer, 1 vol. in-12.
- PEREIRE (Isaac). — La question des chemins de fer, 1 broch. in-8°. 1879.
- PETIT (Eugène). — Etude critique des différentes théories de la valeur dans l'échange intérieur. 1897.
- PERL (L. DE). — Les réformes des tarifs des voyageurs, 1 vol. in-8°. Paris, Rothschild, 1894.
- PEUT (H.). — Des chemins de fer et des tarifs différentiels, 1 br. in-8°. Lyon, Vigon, 1858.
- PICARD. — Les chemins de fer français (historique), 6 vol. in-8°. 1883-1885.
- Traité des chemins de fer, 4 vol. in-8°. 1883-1885.
- Rapport général de l'Exposition universelle de 1889 (Groupe de l'économie sociale, cf. section VI, Intervention économique des pouvoirs publics).
- POIRIER. — Tarifs de chemins de fer (Chambre de commerce de Paris), 1 broch. in-12. 1883.
- PROUDHON (P.-J.). — Des réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer, 1 vol. in-12. 1868.
- Concurrence des chemins de fer et des voies navigables, 1 broch. in-8°. 1847.
- QUEVIN. — Frais accessoires sur les chemins de fer, 1 broch. in-8°. 1899.
- RAYNAUD (L.). — Etude sur la nationalisation des chemins de fer suisses, 1 vol. in-8°. Paris, Rousseau.
- REYRE (Clément). — Chemins de fer. Tarifs différentiels, 1 broch. in-8°. Lyon, Vigon, 1858.
- RICOUR. — Des services et frais accessoires dans les chemins de fer, 1 vol. in-8°. 1898.
- RINCE. — Droits de l'Etat sur les tarifs de chemins de fer en Angleterre et aux Etats-Unis.

- RIVES. — Cri de détresse : Les chemins de fer seront la ruine de la France, in-8°. 1836.
- ROCHETTE DE LEMPDES. — De l'établissement et de l'étendue d'application des tarifs de chemins de fer, 1 vol. in-8°. 1897.
- ROPIQUET. — Les tarifs de chemins de fer devant l'opinion publique, 1 broch. in-8°. 1870.
- Chemins de fer français : les conventions de 1868.
- ROORDA VAN EYSINGO. — Un misérable système d'exploitation, 1 broch. in-8°. Versailles, 1883.
- ROUSSEAU (A.). — Considérations économiques sur les tarifs de chemins de fer, 1 broch. in-8°.
- RUOLZ (DE). — Comité consultatif des chemins de fer. Rapport sur les tarifs d'abonnement que les compagnies de chemins de fer proposent d'introduire dans les tarifs à prix réduits, 1 broch. in-4°, lithog. Paris.
- SALERON (Albert). — Le rachat des chemins de fer et leur exploitation par l'Etat, 1 vol. in-8°. Paris, 1900.
- SARLAT (Joseph). — Du rôle économique de l'Etat en matière d'exploitation des chemins de fer, 1 vol. in-8°. Sarlat, 1903.
- SARRUT. — Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer.
- SAY (Léon). — Le rachat des chemins de fer.
- SCHWAB. — Quelques notes sur l'exploitation des chemins de fer, 1 broch. in-8°. Nancy, 1888.
- SÉGUIN. — Chemins de fer. De leur construction par l'industrie privée, in-8°. 1838.
- SIEBECKER. — Physiologie des chemins de fer, in-12. 1867.
- TAVERNIER (René). — Principes de tarification et d'exploitation du trafic voyageurs, 1889.
- Economie des exploitations de banlieue. 1890.
- TEISSERENC (Edmond). — Des tarifs différentiels, 1 broch. in-8°. 1859.
- Statistiques des voies de communication en France, in-8°. 1845.
- Les travaux publics en Belgique et les chemins de fer en France, 1 vol. in-8°. 1839.
- Lettres sur la politique des chemins de fer, 1 vol. in-8°. 1843.
- Etude sur les voies de communication perfectionnées et sur les lois économiques de la production des transports, 1 vol. in-8°. 1847.
- De la perception des tarifs sur les chemins de fer, 1 broch. in-12. Paris, Chaix, 1859.

- THÉTARD. — Du progrès dans les chemins de fer ou de l'abaissement des tarifs de chemins de fer, in-8°. 1860.
- THOMASSIN. — De la supériorité des chemins de béton sur les chemins de fer, 1 vol. in-8°. Strasbourg, 1834.
- TOURNEUR (Félix). — Chemins de fer. Du concours de l'Etat. 1840.
- TREIGOLD. — Traité pratique sur les chemins de fer et les voitures destinées à les parcourir. 1824.
- TRIBOUILLARD. — Réforme de l'exploitation commerciale des chemins de fer, 1 broch. in-8°. Rouen, 1882.
- ULRICH (F.). — Traité général des tarifs de chemins de fer (traduction française), 1 vol. in-8°. Baudry, 1890.
- Les chemins de fer de l'Etat ; les voies navigables et la politique économique de l'Allemagne, 1 broch. in-4°. 1898.
- VACHER (L.). — Les chemins de fer allemands et français considérés au point de vue du rachat et de l'exploitation par l'Etat.
- VALLÉE. — Des voies de communication considérées au point de vue de l'intérêt public, 1 vol. in-8°. 1836.
- VERNEUIL (C. DE). — Le rachat des chemins de fer, 1 broch. 1898.
- VÉRON-DUVERGER. — Le régime des chemins de fer français devant le Parlement (1871-1887), 1 vol. in-8°. 1887.
- De la réforme de l'administration des chemins de fer.
- Tarifs de chemins de fer, 1 broch. in-8°.
- VIBERT (Paul). — La concurrence étrangère. Les transports par terre et par eau, 2 vol. in-8°. 1896.
- VIDARD. — L'Etat et les chemins de fer, in-8°. 1848.
- VIGOUROUX. — Législation et jurisprudence des chemins de fer.
- WICKERSHEIMERS. — Etude sur le rachat des chemins de fer d'Orléans, de l'Ouest, de l'Est, du Midi.
- WEISSENBRUCH. — La classification bibliographique décimale et son application à la science des chemins de fer, 1 broch. in-4°. 1897.
- X... — Les tarifs de chemins de fer et l'intérêt public, 1 broch. in-8°. Paris, Dupont, 1859.
- X... — Le danger du rachat des chemins de fer, 1 broch. in-8° (27 p.). Paris, 1881.
- X... — Les chemins de fer et le contrôle de l'Etat, 1 broch. in 8° (91 p.). Paris, Baudry.
- X... — La question des chemins de fer dans l'arrondissement de Montdidier, 1 broch. in-8°. Montdidier, 1881.
- X... — Observations sur les tarifs et traités différentiels, 1 broch. in-4°. Paris, 1858.

UN ÉCONOMISTE. — Economie politique des chemins de fer à propos des idées de rachat, 1 broch. in-12 (104 p.). Paris, Chaix, 1882.

Cf. dans l'ouvrage d'Ulrich : Traité des tarifs de chemins de fer, la bibliographie des principaux ouvrages allemands et anglais.

II. — Documents.

Journal Officiel (Discussions et Rapports).

Bulletin du Ministère des Travaux Publics.

La statistique des chemins de fer français.

L'album de statistique graphique.

Rapports aux actionnaires des grandes compagnies de chemins de fer.

Revue générale des chemins de fer.

Revue pratique des chemins de fer.

Journal des transports.

Bulletin annoté des chemins de fer.

Bulletin de la commission du Congrès international des chemins de fer (Bruxelles).

L'avenir des chemins de fer.

Annales des Travaux publics (Belgique).

Annales des Ponts et chaussées.

Le Génie civil.

Annales des chemins de fer et tramways.

Cf. également les dictionnaires d'Economie politique, des Finances, de l'Administration, de la Politique, aux mots : *Chemins de fer, Transports, Tarifs, Prix*, etc., et les revues d'économie politique, *passim*.

III. — Articles de Revues.

DU PRIX DU TRANSPORT.

JULIEN. — Du prix des transports sur les chemins de fer (*Ann. des P. et Ch.*, 1844, tome II ; 1845, tome I, p. 145).

MICHEL. — Du trafic probable des chemins de fer d'intérêt local (*Ann. des P. et Ch.*, 1868, p. 145-179 ; *Idem*, 1879, tome I, p. 53-63).

- BAUM. — Du prix de revient des transports par chemins de fer (*Ann. des P. et Ch.*, 1875, tome II, p. 422 à 481).
- MENCHE DE LOISNE. — De l'influence des rampes sur le prix de revient des transports par chemins de fer (*Ann. des P. et Ch.*, 1879, tome I, p. 283-299).
- BAUM. — Du prix de revient.. (*Ann. des P. et Ch.*, 1883, t. I, p. 300 à 311 ; 1883, t. II, p. 543-596 ; 1889, t. I, p. 454-465).
- NORDLING. — Note sur le prix de revient des transports par chemins de fer (*Ann. des P. et Ch.*, 1886, t. I, p. 292-304).
- MICHEL. — Le trafic probable des embranchements (*R. gén. des Ch. de fer*, mars 1894).
- NOBLEMAIRE. — Etude sur le prix de revient des transports par chemins de fer et la répartition du trafic (*Bull. du Congrès des ch. de fer*, mai 1888, p. 522 ; *Idem*, 1888, p. 645. Cf. juin 1902, p. 512).
- HEUSLER. — Etude sur les résultats de la réduction des tarifs de voyageurs sur les chemins de fer français (*Bull. du Congr. des ch. de fer*, août 1895, p. 3309).

TARIFS.

- A. ROUSSEAU. — Considérations sur les tarifs de chemins de fer (*Journ. des Econ.*, février 1888).
- TAVERNIER. — Note sur les principes de tarification et d'exploitation du trafic voyageurs (*Ann. des P. et Ch.*, p. 559-654).
- LEROY-BEAULIEU. — Des tarifs différentiels (*L'Econom. Franç.*, 1^{er} mai 1873).
- HOFMANN. — Du transport des marchandises par voie ferrée (*L'Econom. Franç.*, 15 nov. 1873-20 déc. 1873).
- COSSMANN. — Note sur la méthode pour le calcul de la recette brute probable d'un chemin de fer (*Rev. gén. des Ch. de fer*, janvier 1879).
- HEURTEAU. — Note sur les résultats des divers modes de tarification successivement appliqués sur les chemins de fer de l'Etat belge pour le transport des voyageurs (*R. gén. des Ch. de fer*, avril 1882).
- LAMÉ-FLEURY. — La question des tarifs de chemins de fer (*R. des Deux-Mondes*, 1^{er} février 1880).
- LAVOLLÉE. — La question des chemins de fer (*R. des Deux-Mondes*, 15 juillet 1875).

- BRIÈRE. — Les tarifs des chemins de fer (*Idem*, 1^{er} mars et avril 1880).
- NOBLEMAIRE. — Les tarifs de pénétration (*Idem*, 1^{er} nov. 1890).
- TÉREZ (Paul). — Charbonnages et chemins de fer ; les houilles anglaises en France (*Rev. Polit. et Parlem.*, septembre 1897).
- ROUX (Ch.). — Voies navigables et voies ferrées (*Idem*, décembre 1898).

TARIFICATION PRIVÉE.

- PARANDIER. — Etude sur les courants de circulation et sur les principes à suivre dans le tracé des voies nouvelles (*Ann. des P. et Ch.*, 1880, t. I, p. 367-416).
- LEROY-BEAULIEU. — (*L'Econ. Franç.*, 22 mai 1875, 18 nov. 1876, 19 mars 1877, 8 juin 1878, etc.).
- DE LA GOURNERIE. — Essai sur le principe des tarifs dans l'exploitation des chemins de fer (*Rev. gén. des Ch. de fer*, mars 1879).
- DE FRANQUEVILLE. — Rapports de l'Etat avec les compagnies de chemins de fer en Angleterre (*Rev. gén. des Ch. de fer*, avril 1880. — Cavaignac : mars 1880).
- AUBURTIN. — Note sur les nouveaux tarifs de la Compagnie de l'Est (*Rev. gén. des Ch. de fer*, février 1885).
- Rev. gén. des Ch. de fer*. Guerre de tarifs en Amérique, chronique de décembre 1898.
- MANGE. — Sur les améliorations réalisées par les grandes compagnies de chemins de fer dans l'intérêt du public (*Rev. gén. des Ch. de fer*, janvier 1900).
- BLOCH. — Les chemins de fer français et le transport des céréales (*Idem*, avril 1901).
- MICHEL. — La situation de nos ports du Nord (*Econ. Franç.*, 1897, p. 137).
- STICKNEY. — La situation légale des compagnies de chemins de fer et les bases de leurs tarifs, etc. (*Bull. du C. des ch. de f.*, octobre 1896, p. 1215).
- VIALATE. — La question des chemins de fer aux Etats-Unis (*R. écon. intern.*, novembre 1906, p. 349).

TARIFICATION D'ETAT.

- SEIDLER (E.). — Les tarifs de chemins de fer et la politique commerciale (*R. écon. intern.*, 1904, tome II, p. 76).

- FLEURIMONT (Aug.). — De l'intervention de l'Etat dans l'outillage économique (*R. intern. de Sociologie*, nov. 1903).
- MILHAUD. — La nationalisation des chemins de fer suisses (*R. socialiste*, nov. et déc. 1903).
- JACQMIN. — L'agriculture et les chemins de fer (*Ann. des P. et Ch.*, 1865, tome II).
- BAUM. — Notice sur les tarifs de P. V. des chemins de fer de l'Etat belge (*Ann. des P. et Ch.*, 1882, t. II, p. 243-323).
- PONTZEN. — Rapport sur les conditions dans lesquelles s'effectuent les transports des céréales dans la Russie méridionale (*Ann. des P. et Ch.*, 1891, t. II, p. 521-564).
- DUBOIS. — Les chemins de fer aux Etats-Unis (*Ann. des Sciences politiques*, 1896, tome X).
- HOFMANN. — Alsace-Lorraine (*L'Economiste Français*, 15 nov. 1873-20 mars 1874).
- DIETZ-MONNIN. — Le régime des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine (*Econ. Franç.*, 27 déc. 1873 ; *Idem*, 29 juin 1878).
- BLOCK. — Le rachat des chemins de fer allemands (*L'Econ. Franç.*, 1^{er} avril et sept. 1876, 24 mars 1877).
- MANGE. — Le groupage en Allemagne, les tarifs par zones (*Rev. gén. des Ch de fer*, janv. 1890, avril 1892, août 1892. Cf. également juillet 1901).
- LIHARZIK. — Conférence faite à Vienne (*Rev. gén. des Ch. de fer*, août 1897).
- DUBOIS. — Les chemins de fer aux Etats-Unis (*Rev. des Deux-Mondes*, 15 mai 1895).
- JOURDAIN (R.). — L'exploitation des chemins de fer de l'Etat français (*Rev. Polit. et Parlem.*, février 1899).

UTILITÉ DES CHEMINS DE FER.

- LEGAY (M.). — Note sur la question de l'utilité des chemins de fer, 1 broch. in-8° (20 p.). Paris, Dunod, 1896.
- DUPUIT. — De l'utilité des travaux publics. Sa mesure (*Ann. des P. et Ch.*, 1844, tome II).
- CONSIDÈRE. — Utilité des chemins de fer d'intérêt local (*Ann. des P. et Ch.*, 1892, tome I, p. 217-485, et 1894, tome I).
- COLSON. — Note sur le nouveau mémoire de M. Considère (*Idem*, 1894, tome I).
- LEDRU. — Note sur l'utilité... (*Ann. des P. et Ch.*, 1896, tome I).

LEGAY. — Note sur la question de l'utilité des chemins de fer (*Ann. des P. et Ch.*, 1896, tome II, p. 5-22).

Revue générale des Chemins de fer. Chronique de février 1880 sur l'utilité des chemins de fer.

MARCHAL. — Etude sur la mesure de l'utilité des voies de communication (*J. des Econ.*, juin 1880), et LABRY (*Idem*, 1880, tome I, p. 380-386).

Cf. également la Revue des questions de transports, dans la *Revue Politique et Parlementaire* (Colson), et dans la *Revue Economique Internationale*.

Vu :

Le Doyen,

CH. LYON-CAEN.

Vu :

Le président,

CAUWÈS.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

LIARD.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.	1
 PREMIÈRE PARTIE. — LES TARIFS ET LEURS PRINCIPES	 5
CHAPITRE I. — Lois économiques de la taxe	8
§ 1. — Les conditions de la concurrence, leurs conséquences.	8
§ 2. — L'importance des capitaux fixes et le prix de revient partiel	15
§ 3. — La réaction des tarifs sur la vie sociale et la réglementation des tarifs par voie d'autorité	21
 CHAPITRE II. — Réaction du taux de la taxe sur le trafic	 29
§ 1. — La taxe ; ses éléments ; ses limites ; ses variations.	30
§ 2. — Prix de transport, tonnage et recette brute . .	35
§ 3. — Prix de transport, prix de revient et recette nette. .	37
 CHAPITRE III. — Les tarifs généraux et leurs principes	 44
§ 1. — Tarifs différentiels quant à la distance. Barèmes à paliers, barèmes belges, barèmes par zones. . . .	45
§ 2. — Différenciations selon le poids des marchandises, la vitesse et les conditions de transport.	55
§ 3. — Classification des marchandises d'après leur nature	57

CHAPITRE IV. — Les tarifs spéciaux et leurs causes.	63
§ 1. — Barèmes et prix fermes	63
§ 2. — Tarifs d'exportation et de transit	76
§ 3. — Tarifs d'importation	82
DEUXIÈME PARTIE. — TARIFICATION D'ÉTAT ET TARIFICATION PRIVÉE.	87
CHAPITRE I. — La tarification privée ou système commercial.	94
§ 1. — Exposé théorique	94
§ 2. — Elévation et instabilité des taxes.	98
§ 3. — Multiplicité des taxes.	102
§ 4. — De l'égalité des taxes.	107
CHAPITRE II. — La tarification d'État ou système naturel	117
Caractères distinctifs de la tarification d'Etat. — La tarification au prix de revient et ses conséquences : uniformité et bases scientifiques des tarifs. — Le système naturel d'Alsace-Lorraine.	117
CHAPITRE III. — La tarification utilitaire	127
Le principe de l'utilité comme base de tarification.	127
Théorie de l'utilité des voies ferrées basée sur l'économie des frais de transport.	133
Théorie de l'utilité basée sur la somme des utilités acquises. — L'arbitraire des tarifications	149
BIBLIOGRAPHIE. — Livres	157
Documents	170
Revue	170

LA ROCHELLE, IMPRIMERIE NOUVELLE NOEL TEXIER ET FILS.
